Das Verfügungsrecht des Absenders im Landfrachtverkehr nach Handelsrecht mit Einschluß des Eisenbahnverkehrs.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Martin Wetzig

Referendar in Plauen i. V.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1905.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545810_0105

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Einleitung.

§ 1. Die Aufgabe 1
§ 2. Grundbegriffe 3

B. Darstellung.

§ 3. Der Umfang des Verfügungsrechts 13
§ 4. Inhalt des Verfügungsrechts; einzelne Anweisungen 17
§ 5. Die Form der Anweisung 24
§ 6. Das Verfügungsrecht im Falle der Ausstellung eines Ladescheins . . 28
§ 7. Das Verfügungsrecht im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats 32
§ 8. Die Entstehung des Verfügungsrechts 36
§ 9. Das Erlöschen des Verfügungsrechts 39
§ 10. Grund des Erlöschens des Verfügungsrechts 45
§ 11. Das Recht des Frachtführers, die Ausführung der Anweisung zu verweigern 48
§ 12. Die Pflicht des Frachtführers zur Einholung von Anweisungen beim Absender 50
§ 13. Der Ersatzanspruch des Frachtführers wegen nachträglicher Anweisungen 54
§ 14. Der Grund des Verfügungsrechts des Absenders 55

Literaturverzeichnis.

Anschütz, Aug. und **Frhr. v. Völderndorff,** Kommentar z. allg. d. H.G.B. Bd. 3. 2. Aufl. Erlangen 1874.

Cosack, Conr., Lehrb. d. d. Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Denkschrift z. n. H.G.B. Amtl. Ausg. Berlin 1896.

Eger, Georg, D. d. Frachtrecht mit bes. Berücks. d. Eisenbahnfrachtrechts. Ein Kommentar zu Tit. 5 Buch 4 d. d. H.G.B. 3 Bde. 2. Aufl. Berlin 1888—1891. Abgekürzt: Eger, Fr.R., I, II, III.

Eger, Georg, D. Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Okt. 1899 auf der Grundlage d. d. H.G.B. vom 20. Mai 1897. 2. Aufl. Berlin 1901. Abgekürzt: Eger, V.O.

Eger, Georg, Das internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Okt. 1890. Berlin 1893. Abgekürzt: Eger, J.Ü.

Eger, Georg, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Breslau. Bd. 1 ff.

Endemann, W., Handbuch des Handels-, Wechsel- und Seerechts. Leipzig 1885.

Endemann, W., Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 1 ff. Erlangen 1873 ff. Abgekürzt: R.O.H.G.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. Bd. 1 ff. Leipzig 1880 ff. Abgekürzt: R.G.

Gareis, Karl, und **Otto Fuchsberger,** D. allg. d. Handelsrecht nebst den sich daran anschließenden Reichsgesetzen. Berlin 1891.

Gerstner, Th., D. internat. Eisenbahnfrachtrecht. Berlin 1893.

Goldschmidt, L., Handb. d. Handelsrechts. Bd. 1, 2. Abt. Erlangen 1868; 2. Aufl. Stuttgart 1875.

Goldschmidt, L. und **Laband,** Zeitschrift f. d. gesamte Handelsrecht. Erlangen 1858 ff.

Gorden, Der Gepäckbeförderungsvertrag. In Egers eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. 17 S. 373 ff.

Günther, K., Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht. Inaug.-Diss. Berlin.

Hahn, Friedr. v., Kommentar z. allgem. d. H.G.B. Bd. 2. 2. Aufl. Braunschweig 1883.

Heckhausen, Ch., Bedeutung und Wirkung des Frachtbriefs. Freiburger Inaug.-Diss. Cöln 1900.

Hellwig, Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.

Jäger, E., Die Konkurs-Ordnung auf der Grundlage des neuen Reichsrechts. 2. Aufl. Berlin 1904.

Koch, W., Das deutsche Eisenbahntransportrecht. 1. Abt.: Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen nach d. allg. d. H.G.B. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 7 S. 401—485; Bd. 10 S. 58—112.

Kuhn, K., Das Frachtgeschäft. In Buschs Archiv d. Handels- und Wechselrechts Bd. 6 S. 335—403. Leipzig.

Lehmann, R., Das Handelsgesetzbuch. In „Civilprozeß-Ordnung, Konkurs-Ordnung, Handelsgesetzbuch alter und neuer Gestalt vergleichend dargestellt" von Buchka, Oetker und Lehmann. Berlin 1899.

Lehmann, R. und **B. Ring,** Das H.G.B. f. d. D. Reich. Bd. 1 und 2. Berlin 1902.
v. d. Leyen, Das Berner internat. Uebereinkommen. In Goldschmidts Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht Bd. 39.
v. d. Leyen, Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts seit dem Berner internat. Uebereinkommen. In Goldschmidts Zeitschrift Bd. 49.
v. d. Leyen, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. In Goldschmidts Zeitschrift Bd. 41.
Leutke, P., Wem steht das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft in den einzelnen Abschnitten der Beförderung zu? Königsberger Inaug.-Diss. Berlin 1903.
Litthauer, F., Das H.G.B. vom 10. Mai 1897 unter Ausschluß des Seerechts. 12. Aufl. Berlin 1901.
Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen H.G.B. Würzburg 1858—1863. 9 Bde.
Makower, Kommentar zum H.G.B. 12. Aufl. Berlin 1904.
Meermann, G., Die Stellung des Frachtführers nach dem n. H.G.B. Erlangener Inaug.-Diss. 1897.
Müller, L., Frachtbrief und Frachtbriefduplikat im deutschen Frachtrecht und internat. Uebereinkommen usw. Erlangener Inaug.-Diss. Schwetzingen 1899.
Puchelt, Kommentar zum allg. d. H.G.B. 2. Aufl. Leipzig 1874.
Rosenthal, E., Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.
Rumler, G., Bedeutung und Wirkung des Ladescheins. Erlangener Inaug.-Diss. Breslau 1899.
Schott, Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch des Handelsrechts Bd. 3 S. 289 ff.
Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in deutschen Staaten. Bd. 1 ff. München, Berlin.
Staub, H., Kommentar zum H.G.B. 6. und 7. Aufl. Berlin 1900.
Thöl, H., Das Handelsrecht. Bd. 3: Das Transportgewerbe, Frachtgeschäft überhaupt und Eisenbahn. Leipzig 1880.

A. Einleitung.

§ 1.

Die Aufgabe.

I. Nach den verschiedenen Quellen sowie den verschiedenen Voraussetzungen und Rechtswirkungen, die sie statuieren, lassen sich drei wesentlich verschiedene Arten von Frachtgeschäften unterscheiden.

1. Das Frachtgeschäft nach bürgerlichem Rechte, als Werkvertrag[1]) geregelt durch B.G.B. §§ 631—651. Voraussetzung ist, daß der Transportübernehmer nicht Kaufmann ist.[2]) Es bildet das Grundgeschäft für alle folgenden Arten von Frachtgeschäften, und seine Rechtssätze haben für diese subsidiäre Bedeutung, d. h. die Aufgabe, in Ermangelung besonderer Vorschriften ergänzend einzutreten.

2. Das Frachtgeschäft nach Handelsrecht, „Frachtgeschäft" im eigentlichen Sinne. Hierbei unterscheidet das Handelsgesetzbuch bezw. die handelsrechtlichen Nebengesetze wieder zwei Unterarten:

a) Das Land- und Binnenwasserfrachtgeschäft, zunächst im Handelsgesetzbuch geregelt durch §§ 425—452. Seine Rechtssätze gelten für den Fall, daß der Transportunternehmer „Frachtführer" nach H.G.B. § 425 oder wenigstens Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs ist.[3]) Diese Bestimmungen gelten jedoch für das Binnenwasserfrachtgeschäft, sofern es sich handelt um Beförderung auf Schiffen, nur insoweit, als sie durch § 26 des Binnenschiffahrtgesetzes ausdrücklich für anwendbar erklärt werden.[4]) Für die Flößerei auf Binnengewässern dagegen bleiben sie in Ermangelung besonderer frachtrechtlicher Bestimmungen des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei vom 15. Juni 1895 uneingeschränkt in Anwendung.

Zu dieser Art Frachtgeschäft gehören als besondere Unterarten:

α) das Eisenbahnfrachtgeschäft, geregelt

αα) als inländisches, und zwar:

---

[1]) Ueber das Frachtgeschäft als Werkvertrag s. u. § 2 I.

[2]) Ergibt sich negativ daraus, daß die Transportgeschäfte eines Kaufmanns, nicht nur des Frachtführers, stets handelsrechtliche Frachtgeschäfte sind; vgl. H.G.B. § 451.

[3]) H.G.B. § 451.

[4]) s. u. *β*.

als Frachtgeschäft der deutschen öffentlichen[5]) Eisenbahnen durch H.G.B. §§ 453—471 und durch die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899[7]) §§ 30—91 unter subsidiärer Geltung der §§ 425—452 H.G.B.[6]) Die Eisenbahnverkehrsordnung hat heute als eine dem Handelsgesetzbuche durchaus gleichwertige Quelle zu gelten. Denn indem H.G.B. § 454 ganz allgemein bestimmt, daß auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen die Vorschriften des Handelsgesetzbuches Anwendung finden, soweit nicht in der Eisenbahnverkehrsordnung[7]) etwas anderes bestimmt ist, und außerdem noch in verschiedenen andern Paragraphen auf die Eisenbahnverkehrsordnung Bezug genommen wird, erhält diese den Charakter einer Rechtsverordnung, während sie früher bloß als lex contractus wirkte;

als Frachtgeschäft der deutschen öffentlichen „Kleinbahnen" durch H.G.B. §§ 453—471[8]) unter subsidiärer Geltung der §§ 425—452,[9]) und durch die von der zuständigen Landesregierung genehmigten Beförderungsbedingungen der betreffenden Bahnunternehmung;[9])

als Frachtgeschäft der inländischen nicht öffentlichen Eisenbahnen durch das gewöhnliche Landfrachtrecht (H.G.B. §§ 425—452 bezw. durch B.G.B. §§ 631—651);[10])

ββ) als internationales Eisenbahnfrachtgeschäft durch das Berner „Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" vom 14. Oktober 1890 in Verbindung mit dem Pariser „Uebereinkommen vom 16. Juli 1898 zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890", ratifiziert am 10. Juli 1901;

β) das Frachtgeschäft der Binnenschiffahrt, d. h. der Schiffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern, geregelt durch das Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895[11]) §§ 26—77 unter ausdrücklicher Aufnahme[12]) der hauptsächlichsten Bestimmung über das Landfrachtgeschäft;

b) das Seefrachtgeschäft (H.B.G. §§ 556—678).

3. Das Postfrachtgeschäft der Reichs- und Staatspost, geregelt durch Gesetz über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 mit Zusatz vom 20. Dezember 1899, und durch Weltpostvereinsvertrag vom 15. Juni 1897. Subsidiär gilt, wie erwähnt, das bürgerliche Recht, nicht aber das Handelsrecht.[13]) Dagegen unterliegen die Frachtgeschäfte der Privatpostanstalten den Vorschriften des gewöhnlichen Landfrachtrechts (H.G.B. §§ 425—452).[14])

---

[5]) § 453 H.G.B.
[6]) § 454 H.G.B.
[7]) Bekanntmachung betr. die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, in Kraft seit 1. 1. 1900.
[8]) bzgl. § 453 beachte jedoch § 473, 2.
[9]) H.G.B. § 473 Abs. 1.
[10]) Folgt aus dem Mangel besonderer Regelung.
[11]) In der durch E.G. zum H.G.B. Art. 12 erhaltenen Fassung.
[12]) B.Sch.G. § 26. Der § 26 alter Fassung ließ sie nur subsidiär gelten, „insoweit als nicht in diesem Gesetz ein anderes bestimmt ist".
[13]) H.G.B. § 452 Satz 1.
[14]) B.Sch.G. § 26 vgl. mit H.G.B. § 433.

II. Die Darstellung erhält ihre Begrenzung nach folgenden Gesichtspunkten:

1. Von den aus dem Frachtvertrag sich ergebenden wechselseitigen Berechtigungen und Verpflichtungen der Beteiligten steht nur das Verfügungsrecht des Absenders zur Betrachtung, jedoch

2. nur so weit, als es sich bezieht auf das Frachtgeschäft nach Handelsrecht, und zwar

3. unter Ausschluß des Seefrachtrechts.

4. Da ferner die Vorschriften über das Verfügungsrecht des Absenders im Binnenschiffahrtsverkehr wesentlich dieselben sind wie im gewöhnlichen Landfrachtverkehr, so werden die geringen Abweichungen[15]) bei diesem zur Erörterung kommen.

Die Darstellung beschränkt sich also auf das Verfügungsrecht des Absenders im Landfrachtverkehr nach Handelsrecht einschließlich des Eisenbahnverkehrs.

§ 2.

Grundbegriffe.

I. Begriff des Frachtgeschäfts: Aus der Definition des „Frachtführers" nach H.G.B. § 425 läßt sich der Begriff des Landfrachtgeschäfts bestimmen als „die Uebernahme[16]) der Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern", und zwar muß diese Beförderung erfolgen gegen Entgelt. Letzteres ist zwar nicht ausdrücklich gesagt — § 425 H.G.B. fordert den Begriff der „Gewerbmäßigkeit", wozu auch der Begriff der Entgeltlichkeit gehört, nur für den Begriff des Frachtführers, nicht aber auch des Frachtgeschäfts —, ergibt sich aber aus dem Wesen des Werkvertrags als eines gegenseitigen Vertrags. Deshalb bestimmt auch § 631 Abs. 1 B.G.B., daß der Besteller des Werkes, hier der Absender, „zur Entrichtung der vereinbarten Vergütung verpflichtet" sei, setzt also die Entgeltlichkeit des Vertrags ohne weiteres voraus.

Das Frachtgeschäft ist also gerichtet auf die Beförderung von Gütern, und zwar auf das Ergebnis, das Produkt dieser Beförderung, nicht bloß auf die einzelne Transporthandlung, die Transporttätigkeit. Gegenstand des Vertrags ist also ein opus, nicht operae. Das Frachtgeschäft ist also seinem Wesen nach ein Werkvertrag.[17]) Dieser Werkvertrag hat jedoch einen kombinierten Inhalt, denn der Frachtführer übernimmt nicht nur den Transport, sondern auch die Verwahrung des Guts während des Transports und seine Auslieferung an den Empfänger. Das Frachtgeschäft ist also zusammengesetzt aus Elementen des

---

[15]) z. B. §§ 43, 72 B.Sch.G.; beachte auch § 37 B.Sch.G.

[16]) Altes H.G.B. Art. 390 legte den Nachdruck auf die Ausführung der Güterbeförderung.

[17]) a. A. Koch S. 415, der im Frachtvertrag einen Dienstvertrag sieht.

Werkvertrags, des receptum und der Geschäftsbesorgung. Es ist also kein reiner Werkvertrag, sondern ein wesentlich modifizierter, ein contractus sui generis, dessen Grundlage aber der Werkvertrag bildet.[18])

„Transport" ist jede Beförderung oder Bewegung, durch die, gleichviel in welchem Umfange, Güter von einem Ort an einen andern versetzt werden. Die Beförderung bezweckt also eine Veränderung des Orts. Dazu ist nicht nötig, daß der Transport von Ortschaft zu Ortschaft erfolgt. Auch der bloße Lokaltransport von Straße zu Straße innerhalb derselben Ortschaft, von Haus zu Haus, selbst von Zimmer zu Zimmer innerhalb desselben Hauses, wird als Frachtgeschäft angesehen werden müssen. Ob jedoch der Transport innerhalb desselben Zimmers als Frachtgeschäft gelten kann, darf füglich bezweifelt werden, da man darin eine „Veränderung des Orts" kaum erblicken kann. Die Distanz ist für den Begriff des Frachtgeschäfts unwesentlich.

Ebenso unwesentlich sind die Transportmittel und die Transportkräfte, ob solche überhaupt verwendet werden, welcher Art die verwendeten sind, und in wessen Eigentum sie stehen. Auch die Beförderung durch die Wasserströmung, z. B. bei Flößen, durch Menschenkräfte wie Boten, Lastträger, oder die eigne Bewegungskraft des Guts, z. B. Lokomotive oder Vieh, schließt die Annahme eines Frachtvertrags nicht aus. Gerade letzterer Punkt ist, besonders von Goldschmidt[19]) und Cosack,[20]) bestritten. Diese begründen ihre abweichende Ansicht mit dem Hinweis darauf, daß Sprachgebrauch und Verkehrssitte diese Personen nicht zu den Frachtführern zähle. Andererseits ist aber auch zu beachten, daß der Wortlaut des Gesetzes die Subsumtion dieser Fälle unter das Frachtgeschäft nicht ausschließen, vielmehr einen selbständigen, vom Sprachgebrauch unabhängigen Frachtführer-Begriff aufstellen wollte, wie ja auch der Begriff des Kaufmanns nach § 1 H.G.B. oder der handelsrechtliche Begriff des „Guts" dem Sprachgebrauch des Lebens nicht entspricht.

Wesentlich aber ist, daß der Transportübernehmer das Gut in seinem Gewahrsam hat. Deshalb ist die Schleppschiffahrt kein Frachtunternehmen, wie sich auch daraus ergibt, daß H.G.B. § 1 Abs. 2 Ziff. 5 sie selbständig neben das Frachtgeschäft stellt und damit die Verschiedenheit jenes von diesem ausdrücklich anerkennt. Ebensowenig ist die Beförderung des Handgepäcks durch die Bahn ein Frachtgeschäft, da dieses Handgepäck im Gewahrsam des Reisenden selbst verbleibt.

Gegenstand der Beförderung müssen „Güter" sein, d. h. Sachen. Das Personentransportgeschäft fällt also im Landverkehr[21]) nicht unter den Begriff des Frachtgeschäfts. Nicht nötig ist, daß das Gut Handelsgut ist oder einen wirtschaftlichen Wert hat.[22]) Jede bewegliche, trans-

---

[18]) so u. a. Schott S. 295—301; Eger, Fr.R. I S. 14; Endemann, Eisenbahn-R. S. 525; Leutke S. 17.

[19]) H R. § 54 S. 615.

[20]) § 85 S. 385; beachte auch Koch S. 414 Anm. 4.

[21]) anders im Seeverkehr, s. H.G.B. § 664.

[22]) so R.G. 20 S. 48, 49 u. a.; a. A. Eger, Fr.R. I S. 24.

portable, körperliche Sache ist ein „Gut". Güter sind also auch Leichen,[23]) lebende Tiere,[24]) ferner Schrift- und Drucksachen. Soweit jedoch die Beförderung von Gütern der Staatspost vorbehalten ist, liegt kraft positiver Vorschrift kein „Frachtgeschäft" vor (s. H.G.B. § 452, s. o. § 1 I). Dagegen kann man in der Beförderung von Telegrammen und telephonischen Nachrichten selbst dann ein Frachtgeschäft nicht erblicken, wenn sie durch eine Privatpost erfolgt, da diese beiden keine körperlichen, transportabeln „Sachen", mithin auch keine „Güter" sind.

Zum Begriffe des „Frachtgeschäfts" gehört endlich noch das weitere Erfordernis, daß die Beförderung übernommen sein muß von einem „Frachtführer" oder einer Person, die kraft anderweiten Handelsgewerbes Kaufmann ist (s. H.G.B. § 451).

Dies führt uns auf:

II. die am Frachtvertrag beteiligten Personen: Frachtführer, Absender und Empfänger. Die Person des letzteren kann, da sie bzgl. des Verfügungsrechts des Absenders ohne Bedeutung ist, füglich außer Betracht bleiben. Absender und Empfänger sind möglicherweise identisch. Am Frachtgeschäft sind also in der Regel drei, mindestens aber zwei Personen beteiligt.

1. Frachtführer ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder auf sonstigen Binnengewässern auszuführen, d. h. wer aus dem Frachtgeschäfte ein Gewerbe macht (H.G.B. § 425).

Der Begriff der Gewerbsmäßigkeit umfaßt die Absicht, diese Tätigkeit — Güterbeförderung — dauernd berufsmäßig auszuüben und sie zu einer dauernden Quelle des Gewinns und von Einnahmen zu machen. „Berufsmäßig" ist eine Tätigkeit dann, wenn sie von vornherein nicht als gelegentliche, sondern als dauernde, die Stellung der betreffenden Person in der bürgerlichen Gesellschaft charakterisierende gedacht und beabsichtigt ist. Nach Schotts Meinung gehört die Gewinnabsicht allerdings nicht zum Begriffe der Gewerbsmäßigkeit, „denn sie kann zurücktreten hinter andern, besonders öffentlichen Zwecken, oder von ihnen gänzlich ausgeschlossen sein". Dann genügt zur Gewerbsmäßigkeit, daß die Tätigkeit wie ein Gewerbe betrieben wird, und „wie ein Gewerbe wird betrieben, was berufsmäßig und gegen Entgelt betrieben wird".[25]) Deshalb sind auch die Eisenbahnen Frachtführer.

Einzelne, nicht in Gewinnabsicht übernommene Transporte lassen, wenn nur sonst Gewerbemäßigkeit des Betriebs vorliegt, die Frachtführerqualität unberührt. Nicht nötig ist, daß der Frachtführer den Gewinn für sich selbst machen will. Dagegen sind andere Personen, die nur nebenbei, in Ausübung ihres sonst auf andere Geschäfte gerichteten Gewerbes Güterbeförderungen übernehmen, z. B. Gastwirte, nicht Fracht-

[23]) V.O. § 42.
[24]) V.O. § 44.
[25]) Schott S. 291.

führer, denn bei ihnen bildet die Güterbeförderung ein bloßes Hilfsgeschäft für ihren eigentlichen anderweiten Geschäftsbetrieb.

Vom Gesetz nicht ausdrücklich hervorgehoben, offenbar weil selbstverständlich, ist das Erfordernis, daß der Transport für einen andern — den Absender — ausgeführt wird, d. h. von einem andern übertragen ist. Dagegen ist es unwesentlich, ob der Frachtführer eigene oder fremde Transportmittel verwendet oder den Transport gar durch einen andern sogen. Unterfrachtführer, z. B. durch die Eisenbahn, auf Grund eines auf eigene Rechnung [26]) geschlossenen Frachtvertrags ausführen läßt. So kann jemand ein Frachtführer sein, der kein einziges Transportmittel zu eigen hat und nie einen Transport ausführt. Dann ist der Frachtführer bloßer dominus negotii, „der dafür einzustehen hat, daß der Transport überhaupt und ordnungsmäßig zur Ausführung gelangt". [27])

Jeder Frachtführer ist als solcher Kaufmann, da er ein „Muß"- oder „Grund"handelsgewerbe betreibt (H.G.B. § 1 Abs. 2 Ziff. 5). Der Umfang des Betriebs ist für seine Kaufmannseigenschaft bedeutungslos, nur macht Kleinbetrieb zum Minderkaufmann (H.G.B. § 4).

2. Absender ist derjenige, der in eigenem Namen den Transportauftrag erteilt, also den Frachtvertrag mit dem Frachtführer im eignen Namen abschließt, bezw. in dessen Namen er abgeschlossen wird. Gleichgültig ist dabei, auf wessen *Rechnung* der Absender abschließt. Kontrahiert also ein Beauftragter auf fremde Rechnung, so ist der Auftraggeber nur dann Absender, wenn der Vertrag auch in seinem *Namen* geschlossen wird. Häufig wird dieser beauftragte Absender in der Gestalt des Spediteurs auftreten. Dann ist derjenige, auf dessen Rechnung dieser Beauftragte im eignen Namen kontrahierte, nicht *Ab-*, sondern *Versender* (s. H.G.B. § 407).

3. Empfänger ist derjenige, an den das Gut für eigene oder fremde Rechnung nach der Weisung des Absenders befördert werden und übergeben werden soll. Der Ausdruck „Empfänger" ist jedoch nicht korrekt, da er eine Antizipation enthält, die häufig nicht zutrifft, und auf einen spätern Zeitpunkt des Besitzerwerbes hindeutet, der häufig nicht eintritt, z. B. in H.G.B. § 437. Zutreffender ist daher die in der Literatur gebräuchliche Bezeichnung als „Destinatär" oder „Adressat".

III. Die beim Frachtgeschäft gebräuchlichen Papiere, die bei der Ausübung des Verfügungsrechts Bedeutung erlangen, sind der Ladeschein (Flußkonnossement) und das Frachtbriefduplikat. Der Erörterung des Duplikats geht zweckmäßig eine solche des Frachtbriefs selbst voraus.

1. Der Ladeschein, im Binnenverkehr nur als sogen. Flußkonnossement üblich, ist eine vom Frachtführer ausgestellte (vgl. H.G.B. § 444) Urkunde, enthaltend das Bekenntnis des Frachtführers über den Empfang

[26]) Würde der Frachtführer den Frachtvertrag auf *fremde* Rechnung abschließen, so wäre er, mag er abschließen im fremden oder eignen Namen, bloßer Beauftragter oder Bevollmächtigter nach B.G.B., event. Spediteur nach H.G.B. § 407 Abs. 1 oder Handlungsagent nach H.G.B § 84.

[27]) *Leutke* S. 12, 13.

bestimmter Güter und seine Verpflichtung zur Ablieferung der empfangenen Güter an den durch den Schein als Empfänger Legitimierten am Bestimmungsort. Legitimiert zur Empfangnahme des Guts ist der, an den das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder der im Falle eines Orderladescheins diesen gem. H.G.B. § 363 Abs. 2 durch Indossament erhalten hat (s. H.G.B. § 447 Abs. 1). Diesen Personen steht ferner als legitimiert gleich, wer den Orderladeschein auf Grund eines Blankoindossaments tradiert erhalten oder als Rekta- oder Orderladeschein durch Zession erworben hat.

Der Ladeschein kann, wie im Vorstehenden schon erwähnt, sowohl auf Namen als auch an Order als auch lediglich an Order gestellt sein. Im letzteren Falle gilt der Absender als Empfänger (H.G.B. § 445 Abs. 1 Ziff. 4). Ob der Ladeschein auch an Order des Frachtführers lauten kann, ist bestritten, jedoch anzunehmen analog H.G.B. § 644 Abs. 2, eine Analogie, der nichts im Wege steht. Ebensowenig wird man einem Ladeschein an eigene Order des Absenders die Gültigkeit absprechen können. Auf den Inhaber lautende Ladescheine sind zwar tatsächlich nicht üblich, aber im Prinzip nicht ungültig, da die Formvorschriften des § 445 H.G.B. keine absoluten sind. Im Zweifel ist der Frachtführer, wenn überhaupt zur Ausstellung eines Ladescheins,[28]) dann zur Ausstellung eines Orderladescheins verpflichtet.

Die drei wesentlichen Eigenschaften des Ladescheins sind:

a) Der Ladeschein ist ein Waren-(Traditions-, Dispositions-)papier, d. h. „die Uebergabe des Scheins an den durch ihn Legitimierten hat nach Uebernahme des Guts durch den Frachtführer für den Erwerb von Rechten an dem Gute," also von dinglichen Rechten wie Eigentum, Pfandrecht, Nießbrauch, „dieselbe Wirkung wie die Uebergabe des Guts selbst" (s. H.G.B. § 450), und zwar ist im Falle der Uebergabe des Scheins und des Guts an verschiedene Personen der Rechtserwerb durch das Mittel des Papiers allein maßgebend, der Besitzerwerb an der Sache dagegen für den Erwerb von Rechten an ihr bedeutungslos. Fehlgehend ist daher die Ansicht Cosacks,[29]) es könne jemand am Papier Rechte erwerben ohne solche an der Sache oder ein anderes Recht an jenem als an dieser. Vielmehr wirkt die Uebergabe des Papiers als körperliche, reale Uebergabe der Ware selbst, und an den Erwerb des Scheins knüpfen sich dieselben dinglichen Rechte wie an den unmittelbaren Besitzerwerb am Gute. So „gibt der Ladeschein die Möglichkeit der Verfügung über das Gut ohne die störende und den Verkehr erschwerende sinnlich reale Besitzübertragung, den wirtschaftlichen Vorteil der Zeit- und der Kostenersparnis und gesteigerter Zirkulationsfähigkeit".[30]) „Der Umlauf des Papiers bewirkt den Umlauf der Ware."[31])

---

[28]) vgl. das „kann" in § 444 H.G.B.
[29]) § 93 III, 7 S. 430 bzgl. des Konnossements.
[30]) Müller S. 28.
[31]) Staub, Kommentar Anm. 31 zu § 363.

Die dingliche Wirkung nach § 450 tritt aber nur ein bei Uebergabe des Ladescheins an den „durch denselben zur Empfangnahme Legitimierten". Das sind die oben Genannten ausschließlich des Zessionars, da das Gesetz nur denjenigen, „an den das Gut nach dem Ladescheine abgeliefert werden soll", sowie den Indossatar eines Orderladescheins als zur Empfangnahme des Guts legitimiert ansieht (s. H.G.B. § 447 Abs. 1). Im Falle der Rechtsübertragung durch Zession des Ladescheins, d. h. des Herausgabeanspruchs, gelten vielmehr die Vorschriften des bürgerlichen Rechts.

b) Der Ladeschein ist ferner eine Verpflichtungsurkunde, enthält also einen zweiten Vertrag neben dem Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender zugunsten eines Dritten, des Empfängers. Der Frachtführer will also dem Empfänger unmittelbar verpflichtet sein. Dadurch sollen die Rechte des letzteren verselbständigt, d. h. von dem Inhalte des Frachtvertrags unabhängig gemacht werden. Während also für das Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend sind (H.G.B. § 446 Abs. 2), entscheidet für das Verhältnis zwischen Empfänger und Frachtführer ausschließlich der Ladeschein, und die Vereinbarungen des Frachtvertrags und die Einwendungen daraus sind sowohl dem Empfänger als auch dem Frachtführer gegenüber nur wirksam, wenn der Ladeschein auf sie ausdrücklich Bezug nimmt (§ 446 Abs. 1 H.G.B.). Dieselbe rechtliche Stellung haben die Rechtsnachfolger des ersten Empfängers, im Falle der Zession des Ladescheins jedoch nur in dem Umfange wie ihr Rechtsvorgänger, während beim Erwerb durch Indossament jeder Nachfolger ein selbständiges, vom Vormann nicht abgeleitetes Recht, also originär, erwirbt. Das ist besonders wichtig für die Einreden.

Dieser Grundsatz erleidet aber eine Durchbrechung bei der Frage darnach, welches Gut der Frachtführer abzuliefern hat. Hierbei zeigt sich ein Unterschied zwischen Ladeschein und Flußkonnossement. Beide begründen zwar eine kausale, nicht wie das Seekonnossement (H.G.B. §§ 651 ff. bes. § 652) eine abstrakte Verpflichtung. Aber während der Landfrachtführer nur haftet auf Ablieferung der Waren, die er und wie er sie empfangen hat, nicht wie sie im Ladeschein bezeichnet sind, und darüber hinaus nur für eigenes Verschulden in der Bezeichnung des Guts, haftet der Schiffseigner strenger, und zwar nur für die Art des Guts empfangsgemäß, dagegen für Zahl, Maß und Gewicht gemäß dem Inhalte des Ladescheins (H.G.B. §§ 364 Abs. 3 und 448).

c) Der Ladeschein ist auch ein Wertpapier, d. h. „eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist",[31a]) und zwar ist er ein vollkommenes Wertpapier, indem sein Besitz unentbehrlich ist sowohl zur Uebertragung als zur Ausübung des darin verbrieften Rechts. Order- und Inhaberladescheine begründen gleichzeitig auch eine Skripturobligation, d. h. der Inhalt des Papiers ist bestimmend für den Inhalt des Rechts des gut-

[31a]) Brunner in Endemann II S. 147.

gläubigen Erwerbers, mit Ausnahme bezüglich des empfangenen Guts. Der Ladeschein ist also keine formale, von einem bestimmten Verpflichtungsgrund losgelöste Skripturobligation, denn diese Verpflichtung beruht nicht lediglich darauf, daß der Frachtführer den Ladeschein ausgestellt hat, sondern überdies darauf, daß er das Gut empfangen hat. Ebenso ist der Ladeschein ein Präsentationspapier, d. h. der Frachtführer braucht das Gut auszuliefern nur gegen Rückgabe des den Empfang bescheinigenden Ladescheins (H.G.B. §§ 364 Abs. 3, 448).

Die Bedeutung des Ladescheins besteht somit darin, „daß durch ihn das Gut der Verfügungsgewalt des Absenders entrückt wird, daß direkte obligatorische Beziehungen zwischen dem Destinatär und dem Frachtführer hergestellt werden, daß das Recht an dem Gute übertragbar und so das Gut schon während des Transports zirkulationsfähig wird". [32])

2. Der Frachtbrief ist eine vom Absender ausgestellte, aber nur auf Verlangen des Frachtführers,[33]) im Eisenbahnverkehr jedoch überhaupt [34]) obligatorische Urkunde, die gleichfalls eine dreifache Bedeutung hat.

a) Der Frachtbrief ist eine Beweisurkunde über den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrages zwischen dem Frachtführer und dem Absender,[35]) nicht aber über den deklarierten Wert und den Inhalt der Güter, da beide einseitig vom Absender bezeichnet werden. Jedoch ist der Frachtbrief nicht das einzige Beweismittel über den Vertrag, und umgekehrt ist ein Gegenbeweis gegen die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben durchaus statthaft. Die Beweiskraft des Briefs beschränkt sich jedoch nicht ausschließlich auf das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Absender, sondern erstreckt sich auch auf die dem Frachtführer und dem Empfänger gegenseitig zustehenden Rechte und obliegenden Pflichten, also auf alle am Geschäft Beteiligten und alle, die später auf Grund dieses Frachtbriefs in den Frachtvertrag eintreten. Ausnahmsweise beweist der Frachtbrief nicht für Gewicht und Stückzahl der vom Absender selbst verladenen Güter (V.O. § 54, 4; J.Ü. Art. 8, 4). Dies ergibt sich als Konsequenz der Bestimmungen in V.O. § 77 Z. 3 und J.Ü. Art. 31 Z. 3. „Die Beweiskraft des Frachtbriefs für das zwischen dem Absender und dem Frachtführer bestehende Verhältnis ist nicht gebunden an das formale Erfordernis der Unterschrift." [36]) Der Frachtbrief erhält seine Beweiskraft gegen den Absender lediglich durch die Uebergabe des Briefs an den Frachtführer, sowie gegen diesen durch dessen vorbehaltlose Annahme, und ebenso gegen den Empfänger durch die Annahme des Briefs mit dem Gute.

---

[32]) Staub, Kommentar Anm. 4 zu § 444.
[33]) H.G.B. § 426.
[34]) V.O. § 51, 1; J.Ü. Art. 6, 1.
[35]) Abs. 1 Art. 319. a. H.G.B. hob dies ausdrücklich hervor; seine Nichtaufnahme in das neue H.G.B. beabsichtigte nicht Aufhebung dieser Bestimmung, sondern erfolgte, weil man ihn als selbstverständlich, mithin als entbehrlich erachtete; vgl. V.O. § 54 Abs. 3, J.Ü. Art. 8 Abs. 3.
[36]) Eger, F.R. I S. 51, 52.

Für die Beweiskraft des Eisenbahnfrachtbriefs scheinen jedoch V.O. § 54 Abs. 3 und J.Ü. Art. 8 Abs. 3 eine bestimmte Voraussetzung aufzustellen. Dieselbe lautet wörtlich: „Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag." Jedoch sagt V.O. § 54 Abs. 1 S. 2 und J.Ü. Art. 8 Abs. 1 S. 2 ausdrücklich, daß die Aufdrückung des Datumstempels der Versandstation ausschließlich „zum Beweise der Annahme" erfolgte, d. h. um dem Annahmewillen der Bahn einen formellen, markanten Ausdruck zu verleihen. Die Stempelung dient also lediglich dem Beweise des Vertragsschlusses, während bzgl. des Vertragsinhalts der nicht abgestempelte Frachtbrief genau soviel beweist wie der abgestempelte. Aber die Abstempelung selbst ist nur ein einzelnes, nicht das alleinige, ausschließliche Zeichen der Annahme und des Vertragsschlusses. Es kann also sowohl für den Vertragsinhalt wie für den Vertragsschluß auch durch andere Mittel als den abgestempelten Frachtbrief Beweis erbracht werden, also auch durch den nichtabgestempelten Frachtbrief. Abs. 3 des § 54 V.O. und des Art. 8 J.Ü. schließt also die Beweiskraft des nicht abgestempelten Frachtbriefs nicht aus, sondern „statuiert den Unterschied nur dahin, daß der abgestempelte Frachtbrief den vollständigen Beweis einer von beiden Parteien gezeichneten und vollzogenen Urkunde erbringt, während der nicht abgestempelte die Beweiskraft einer nur von einer Partei vollzogenen, von der anderen nur durch stillschweigende Annahme agnoszierten Urkunde hat".[37]) „Der Beweis des abgestempelten Frachtbriefs kann also nur durch ausdrücklichen Gegenbeweis entkräftet werden, während bei unterlassener Abstempelung im Streitfalle die Richtigkeit des Frachtbriefs auf andere Weise erbrach werden muß."[38])

Die Beweiskraft des Frachtbriefs kann beschränkt oder ganz ausgeschlossen werden durch ausdrücklich aufgenommene Klauseln, im Eisenbahnverkehr jedoch nur, soweit solche nach V.O. § 51 Abs. 2 und J.Ü. Art. 6 Abs. 1 zulässig sind.

b) Der Frachtbrief ist ferner ein Mitteilungsschein an den Empfänger, den der Frachtführer während des Transports in Besitz behält und mit dem Gute dem Empfänger abgeben soll. Er ist also ein Begleitschreiben, durch ihn soll der Empfänger von der Existenz und dem Inhalte des zu seinen Gunsten zwischen dem Absender und dem Frachtführer geschlossenen Frachtvertrags unterrichtet werden.

c) In letzter Linie ist er aber auch eine Instruktion an den Frachtführer, besonders über Bestimmungsort und Empfänger, damit der Frachtführer auf Grund des Briefes den Empfänger aufsuche und ihm das Gut offeriere.

---

[37]) Eger, V.O. S. 266, 267, J.Ü. S. 152; a. A. Endemann, Eisenbahn-R. S. 545, dem die Abstempelung als „das Moment, aus dem die Beweiswirkung hervorgeht," erscheint, der aber S. 546 selbst zugibt, es ließe sich nicht behaupten, daß der nicht abgestempelte Frachtbrief gar nichts beweise.

[38]) Eger, V.O. S. 265, J.Ü. S. 153.

d) Der Eisenbahnfrachtbrief ist außerdem noch eine Vertragsurkunde, indem seine Ausstellung und Annahme zur Beförderung unbedingt erforderlich ist zum Abschluß des Vertrags (V.O. § 54 Abs. 1, J.Ü. Art. 8 Abs. 1). In dieser seiner Eigenschaft ist er auch Beweisurkunde, denn indem er mit dem Gute von der Versandstation angenommen ist, beweist er gleichzeitig den Abschluß des Frachtvertrags.

Andere Wirkungen des Frachtbriefs, die nicht in seiner Urkundenqualität begründet sind, bestehen z. B. für die gegenseitigen Rechtsbeziehungen der Beteiligten (vgl. H.G.B. § 432 Abs. 2; V.O. § 74, 2; J.Ü. Art. 27, 2; ferner H.G.B. § 436; V.O. § 67; J.Ü. Art. 17; ferner H.G.B. § 433 Abs. 2; V.O. § 64 Abs. 4; J.Ü. Art. 15 Abs. 4).

Ein Wertpapier ist der Frachtbrief nicht.

3. Das Frachtbriefduplikat ist eine von der Eisenbahn, nicht aber vom gewöhnlichen Frachtführer, auf Verlangen des Absenders (H.G.B. § 455; V.O. § 54 Abs. 5), also nur bedingt, im internationalen Eisenbahnverkehr dagegen schlechthin obligatorisch auszustellende Urkunde. Das Duplikat hat eine dreifache Bedeutung.

a) In erster Linie hat es die Aufgabe, „in gewisser Hinsicht bei Uebergabe des Guts an die Bahn den im Eisenbahnverkehr nicht gebräuchlichen Ladeschein zu ersetzen".[39]) In dieser Beziehung hat das Duplikat den Charakter einer Quittung, eines Beweispapiers über den Empfang des Guts, und zwar einer schlichten Beweisurkunde, da der Empfang der Güter ein Rechtsakt ist, „der unabhängig von der Urkunde vollzogen wurde".[40]) Eine weitere Beweiskraft kommt ihr jedoch nicht zu. Auch ist sie nicht das einzige Beweismittel, vielmehr kann sich der Absender zum Beweise der Uebergabe auch der andern Beweismittel der C.P.O. bedienen.

Außerdem erlangt das Duplikat noch Bedeutung:

b) Bei der Geltendmachung der aus dem Frachtvertrag gegenüber der Bahn entspringenden Rechte (V.O. § 73 Abs. 1; J.Ü. Art. 26 Abs. 1).

c) Bei der Ausübung des dem Absender zustehenden Verfügungsrechts (V.O. § 64; J.Ü. Art. 15).

In diesen beiden Beziehungen ist es gleichfalls ein Wertpapier, aber ein unvollkommenes, indem sein Besitz lediglich erforderlich ist zur Ausübung der genannten Rechte. Andererseits ist eine Begebung des Duplikats unzulässig, und sollte eine solche dennoch vorgenommen werden, so ändert sie in den Rechtsbeziehungen der Beteiligten nichts; dem entspricht es auch, daß das Duplikat nie auf den Inhaber oder an Order, sondern nur auf den Namen lauten kann.

Eine weitere Bedeutung kommt dem Duplikate nicht zu, insbesondere hat das Gesetz eine Gleichstellung mit dem Originalfrachtbriefe und mit dem Ladeschein ausdrücklich verneint (V.O. § 54 Abs. 6; J.Ü. Art. 8 Abs. 6). Ersteres ergibt sich schon aus dem Charakter des Frachtbriefs als eines bloßen Begleitbriefs, denn ein „in den Händen des Absenders

---

[39]) Günther S. 21.

[40]) Brunner bei Endemann II S. 145; a. A. Hellwig S. 486 u. 487.

zurückbleibender, vom Gute getrennter" — wie es beim Duplikat der Fall ist — „Frachtbrief ist rechtlich undenkbar".[41]) Vom Ladeschein aber unterscheidet sich das Frachtbriefduplikat durch den Mangel der Verpflichtung des Frachtführers zur Auslieferung des Guts an den legitimierten Inhaber des Papiers gegen Rückgabe bezw. nach Maßgabe desselben. Bei dem Duplikate des Frachtbriefs tritt also keine der Rechtswirkungen ein, die das Gesetz an den Besitz oder die Uebergabe des Originalfrachtbriefs oder des Ladescheins geknüpft hat.

[41]) Eger, Fr.R. I S. 121.

B. Darstellung.

§ 3.

Der Umfang des Verfügungsrechts.

I. Die Rechtssätze über das Verfügungsrecht des Absenders finden sich für das gewöhnliche Landfrachtgeschäft, sogen. „Fuhrmannsfrachtgeschäft", in H.G.B. § 433, für das Binnenschiffahrts-Frachtgeschäft in B.Sch.G. § 26 verbunden mit H.G.B. § 433, und für das Eisenbahnfrachtgeschäft in V.O. § 64 und J.Ü. Art. 15. Alle die angeführten Gesetzesvorschriften bestimmen nun in übereinstimmender Weise, daß der Absender den Frachtführer anweisen kann, das Gut während des Transports „anzuhalten, zurückzugeben oder an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger abzuliefern". Unwesentlich ist es hierbei zunächst, daß sowohl V.O. § 64 Abs. 1 wie J.Ü. Art. 15 Abs. 1 in Verbindung mit dem Pariser Zusatzübereinkommen in der Aufzählung noch etwas weiter gehen und dem Absender außerdem noch die Befugnis einräumen, den Frachtführer anzuweisen, das Gut an einen andern Empfänger „am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station" abzuliefern.

Das Gesetz scheint also den Umfang des dem Absender zustehenden Verfügungsrechts durch diese ausdrückliche und ausführliche Aufzählung bestimmter Arten von Verfügungen erschöpfend geregelt zu haben, und man könnte daher geneigt sein, e contrario zu folgern, das Gesetz wolle das Verfügungsrecht des Absenders hierauf beschränken und andere Verfügungen überhaupt ausschließen.[1]) Nach der fast übereinstimmend in der Literatur vertretenen Ansicht ist das aber in keiner Weise der Fall.

Vielmehr ist die Dispositionsbefugnis des Absenders nicht auf die im Gesetz aufgezählten Anweisungen beschränkt, sondern analog auch auf andere Anweisungen als die bezeichneten auszudehnen. Denn „aus der ratio legis wie aus den Protokollen[2]) ergibt sich, daß eine Einschränkung des Rechts des Absenders nicht bezweckt sein kann".[3])

---

[1]) So anscheinend Thöl III S. 24 und Schott S. 393, der jedoch noch Anweisungen über die Behandlung des Gutes für zulässig erklärt.

[2]) I. Lesung: S. 52, II. Lesung: S. 1233, III. Lesung: S. 5043.

[3]) Eger, Fr.R. II S. 102.

Um den Umfang dieses Verfügungsrechts festzustellen, muß man davon ausgehen, daß der Frachtvertrag im Prinzip ein Werkvertrag ist. Nach den Regeln des Werkvertrags aber erwirbt der Frachtführer durch den Abschluß des Vertrags nur die Pflicht zur Ausführung des Transports, nicht aber auch das Recht darauf, sondern ein Recht nur auf Fracht, Ersatz der Auslagen usw. Der Besteller — Absender — ist vielmehr befugt, jederzeit bis zur Vollendung des Werkes, hier des Transports, auf seine Rechte gegenüber dem Werkunternehmer — Frachtführer — ganz oder teilweise zu verzichten (vgl. B.G.B. § 649), und auch abändernde und ergänzende Verfügungen zu treffen, wenn er sich hierbei nur in den Grenzen des ursprünglichen Vertrags hält. Schon daraus ist abzusehen, daß der Absender zunächst wenigstens ein volles, uneingeschränktes Verfügungsrecht über das Gut auch noch während des Transportes haben muß. Mit Recht weist ferner noch Staub[4]) darauf hin, daß, wenn das Gesetz dem Absender gestattet, vom Frachtführer die „Auslieferung" und Rückgabe des Guts zu fordern, kein Grund ersichtlich ist, weshalb es diese zweifellos sehr weitgehende Verfügung, die einer teilweisen bezw. vollständigen Aufhebung des Frachtvertrags gleichkommt, zuläßt, dagegen die engere, nur auf bestimmte Behandlung oder auf Sicherung des Guts gerichtete Verfügung ausschließen sollte. Weiter ist zu beachten, daß der, wenn auch nicht gerade einzig, so doch ganz besonders am Vertrag Interessierte der Absender ist. Sein Gut ist regelmäßig Objekt der Beförderung, wenn es auch nicht gerade sein Eigentum zu sein braucht, wesentlich in seinem Interesse geschieht der Transport. Weshalb nun plötzlich dem Absender jede andere Einwirkung auf sein Gut als die wenigen ausdrücklich bezeichneten entzogen sein sollen, weshalb sein Verfügungsrecht in solcher Weise beschränkt werden soll, daß es ihm sogar versagt sein soll, sein Gut, an dessen Erhaltung er das größte Interesse hat, durch schützende Maßregeln gegen nachträglich erkannte oder auftretende Gefährdungen zu wahren oder nachträgliche Manipulationen mit ihm vorzunehmen, ist durchaus nicht einzusehen. Der Frachtführer hat auch, soweit die Verfügungen des Absenders die Grenzen des Frachtvertrags nicht überschreiten, auch gar kein Interesse an dem Unterbleiben solcher Verfügungen. Weshalb soll ihm also das Gesetz ein ausdrückliches Recht auf die Unterlassung derselben gegeben haben? Wäre das der Fall, so würde der Absender mit dem Abschluß des Vertrags bezw. der Uebergabe des Guts zur Beförderung das Gut „gewissermaßen einer blinden Gewalt anvertraut"[4]) haben. Er würde ähnlich dastehn, als wenn er sich des Guts überhaupt entäußert hätte. Der Abschluß eines Frachtvertrags wäre für den Absender eine der unsichersten und gefährlichsten Handlungen. Denn derjenige, der das Gut zu schützen und zu bewahren und seinen Transport zu erleichtern als einziger imstande wäre, nämlich der Fracht-

[4]) in Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 12 S. 177, gegen Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 131, und Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 254.

führer, ist zur Vornahme der notwendigen Maßregeln gesetzlich nicht verpflichtet und wird sie in den meisten Fällen als am Gut nicht interessiert auch unterlassen; dagegen hätte der einzig am Gute Interessierte, der Absender, nicht die Möglichkeit, im Interesse des Guts auf dasselbe einzuwirken, noch die gesetzliche Macht, den Frachtführer zur Vornahme solcher notwendiger Manipulationen zu veranlassen.

Eine derartig enge Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders auf die ausdrücklich genannten Anweisungen wäre nur dann gerechtfertigt, wenn der Wortlaut des Gesetzes dazu zwingen würde. Aber auch das trifft nicht zu. Auch wäre es widersinnig, wenn das Gesetz (H.G.B. § 433 Abs. 1; V.O. § 64 Abs. 4; J.Ü. Art. 15 Abs. 4) dem Empfänger — nach Ankunft des Guts und Uebergabe des Frachtbriefs — schlechthin das Recht gibt, „Anweisungen" überhaupt, im allgemeinen, d. h. doch wohl Anweisungen *jeder Art* zu treffen, dem Absender dagegen, der doch in gleicher Weise am Gute interessiert ist, das Verfügungsrecht nur bzgl. der wenigen aufgezählten Punkte geben würde.

Man wird somit die Aufzählung des § 433 H.G.B. — und ebenso, wenn man die Gesetzesvorschrift *für sich allein* nimmt, auch die der V.O. § 64 Abs. 1 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1 — nicht als erschöpfend ansehen dürfen, sondern als eine bloße Exemplifikation. Die genannten sollen nur als die gewöhnlichsten und wesentlichsten, nicht aber als die einzigen Verfügungsrechte des Absenders hervorgehoben werden. „Dem Absender steht also, unter der Voraussetzung der vollständigen Vergütung des Frachtführers sowie unter der weiteren Voraussetzung, daß die Lage desselben dadurch nicht erschwert wird, während der ganzen Reise, d. h. von der Uebergabe des Gutes an den Frachtführer bis zur Beendigung des Transports, die freie und volle Verfügung über das Gut zu. Der Umfang des Verfügungsrechts des Absenders ist unbeschränkt."[5])

Daraus folgt, daß der Frachtführer Anweisungen des Absenders von jeder Art und in jedem Umfange zu beachten und auszuführen verpflichtet ist. Soweit diese Verfügungen ausdrücklich vorbehalten oder handelsüblich (H.G.B. § 346) sind, ist das selbstverständlich. Aber auch jede andere ihm vom Absender vorgeschriebene Manipulation hat der Frachtführer vorzunehmen. Doch können die Anweisungen des Absenders so sehr dem Interesse des Frachtführers widersprechen, daß diesem ihre Ausführung nicht zugemutet werden kann. Deshalb braucht der Frachtführer nur unter der Bedingung Folge zu leisten, daß dadurch seine kontraktliche Lage nicht verschlechtert, insbesondere seine Rechte nicht beeinträchtigt und seine Verpflichtungen nicht erschwert werden. Merkwürdig einschränkend konstatiert *Makower* eine Pflicht des Frachtführers zur Befolgung der ihm vom Absender zugegangenen Anweisungen nur dann, „wenn sie bei *ursprünglicher* Erteilung nicht die Leistung des Frachtführers erheblich erschwert hätten, sondern die Erschwerung im wesentlichen nur in der Mühe und den Kosten der Aenderung *als solcher* liegt".[6])

[5]) *Eger*, Fr.R. II S. 102.
[6]) *Makower* S. 1441 § 433 Ia.

Innerhalb dieser Grenzen und der Grenzen des vereinbarten Frachtvertrags darf also der Absender, wie gesagt, jede beliebige Verfügung anordnen und jede das Gut anlangende Maßregel treffen.

II. Auffallend ist die Regelung des Verfügungsrechts des Absenders im Eisenbahnverkehr nach V.O. § 64 Abs. 1 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1. Hiernach kann der Absender verlangen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen andern Empfänger abgeliefert werde. Er kann ferner nach V.O. § 64 Abs. 1 und nach dem Pariser Zusatzübereinkommen auch im internationalen Verkehr eine nachträgliche Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen oder eine nachträgliche Frankierung anweisen.

Ob diese Aufzählung erschöpfend ist und den Umfang des Verfügungsrechts begrenzen will, war früher noch mehr als heute bestritten. Rosenthal,[7]) Gerstner[8]) u. a. berufen sich auf eine Entscheidung des Berner Zentralamts und erklären andere Verfügungen für unzulässig. Jedoch kann diese Entscheidung nicht als authentische Interpretation gelten und ist daher in keiner Weise verbindlich. Deshalb spricht Eger[9]) dem Absender noch andere Verfügungsrechte außer den aufgezählten zu. Dadurch aber, daß das Pariser Zusatzübereinkommen und ihm folgend die V.O. § 64 Abs. 1 nachträglich Verfügungen oder Anweisungen andern als des angegebenen Inhalts für unzulässig erklärt, ist der Streit gegen Eger entschieden, obgleich dieser seine Ansicht noch immer verteidigt. Durch den Wortlaut des Gesetzes ist also im Eisenbahnverkehr der Umfang des Verfügungsrechts des Absenders auf die genannten Verfügungen beschränkt. Dies schließt jedoch nicht aus, daß die Bahn trotzdem eine solche unzulässige Anweisung annimmt und ausführt.

Andererseits ist aber das Verfügungsrecht des Absenders im Eisenbahnverkehr gegenüber dem nach H.G.B. § 433 wieder erweitert durch die Vorschrift der V.O. § 64 Abs. 1 und des Pariser Zusatzübereinkommens, derzufolge der Absender auch Ablieferung des Guts an einen anderen Empfänger „auf einer über den Bestimmungsort hinaus oder seitwärts gelegenen Station" fordern darf. Denn eine solche Anweisung enthält eine Mehrbelastung des Frachtführers, der sie hier aber trotzdem auszuführen hat. Insofern erleidet also das Verfügungsrecht des Absenders im Bahnverkehr eine Ausdehnung über den gewöhnlichen Umfang hinaus. Keine Besonderheit dagegen ist es, wenn V.O. § 64 Abs. 1 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1 bestimmen, der Absender könne Anweisung auch dahin treffen, daß das Gut an einen anderen Empfänger „auf einer Zwischenstation" abgeliefert werde, da er dieses Recht auch nach H.G.B. § 433 hat.

Ebenso sind natürlich auch im Bahnverkehr solche an sich zulässige Verfügungen ausgeschlossen, durch deren Ausführung die rechtliche Stellung der Bahn erschwert werden würde.

---

[7]) S. 131, 4.
[8]) S. 252.
[9]) Eger, V.O. S. 372, 376 und J.Ü. S. 260.

III. Jedoch sind die in H.G.B. § 443, V.O. § 64 Abs. 1 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1 genannten Vorschriften nicht zwingender Natur, d. h. sie geben dem Absender diese Verfügungsrechte nicht wider seinen Willen. Vielmehr können die Parteien durch vertragsmäßige Vereinbarung den Umfang des Verfügungsrechts ändern; sie können es ausschließen, beschränken und erweitern. Auch den Eisenbahnen ist in dieser Beziehung eine Beschränkung ihrer Vertragsfreiheit durch H.G.B. § 471 nicht auferlegt. Der Absender kann also dem Frachtführer gegenüber auf sein Verfügungsrecht ganz oder teilweise verzichten. Aber auch sonst kann durch besondere schriftliche oder mündliche Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Frachtführer zugleich mit Abschluß des Frachtvertrags oder nachträglich die Pflicht des Frachtführers, den Anweisungen des Absenders Folge zu geben, beschränkt oder aufgehoben werden, sei es, daß das Verfügungsrecht oder einzelne Verfügungsrechte überhaupt ausgeschlossen oder nur an besondere Voraussetzungen und Formen gebunden werden. Eine solche Beschränkung des Verfügungsrechts tritt ein im Falle der Ausstellung eines Ladescheins oder eines Frachtbriefduplikats. In diesem Falle kann der Absender die von Eger als „spezielle“[10]) bezeichneten, d. h. im Gesetz namhaft gemachten Verfügungen — besonders Anhalten, Rückgabe und Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein Legitimierten bezw. den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger — nur vornehmen, wenn er den Ladeschein zurückgibt bezw. das Frachtbriefduplikat vorlegt. Gleich beschränkende Wirkung wie das Frachtbriefduplikat hat im internen Eisenbahnfrachtverkehr die Ausstellung eines Aufnahmescheins (V.O. § 54 Abs. 5 und 7, § 64 Abs. 2.).

§ 4.

Inhalt des Verfügungsrechts; einzelne Anweisungen.

I. „Unter Verfügungsrecht versteht man auf dem Gebiete des Frachtvertrags nach allgemein herrschendem Sprachgebrauch die Befugnis des Absenders oder des Empfängers, dem Frachtführer bindende Weisungen bzgl. des in seinen Händen befindlichen Guts zu erteilen.“[1]) Das Gesetz verwendet, wenn es einzelne Verfügungsrechte namhaft macht, regelmäßig den Ausdruck „Anweisung“. „Anweisung“ ist gleichbedeutend mit „Weisung“ in H.G.B. §§ 384, 408, und zwar ist darunter zu verstehen „jede Vorschrift, die der Verfügungsberechtigte, hier für uns der Absender, dem Frachtführer für dessen Verhalten in Angelegenheiten des Fracht-

[10]) Nach dem früher (s. u. II) Ausgeführten kann der Gegensatz von „speziellen“, d. h. ausdrücklich im Gesetz genannten, und „allgemeinen“, d. h. sich sonst aus dem Frachtvertrag ergebenden Verfügungsrechten, nur für das Fuhrmannsfrachtgeschäft gemacht werden, da ja im Bahnverkehr andere als die „speziellen“ Verfügungsrechte ausgeschlossen sind.

[1]) Gerstner S. 252.

vertrags zukommen läßt".[2]) Nicht unbedingt muß diese Anweisung ausdrücklich erfolgen. Vielmehr genügt nach Ansicht des Reichsgerichts[3]) wie des Reichsoberhandelsgerichts[4]) stillschweigende, bereits in den Vertrag hineinzuinterpretierende Anweisung. Dagegen weist Makower[2]) mit Recht auf die dadurch entstehende Unsicherheit hin, daß damit die Grenze und der Unterschied zwischen Weisungswidrigkeit und sonstiger Vertragswidrigkeit verwischt werde. Deshalb wird man mit Makower unter „Anweisung" nur eine solche Vorschrift verstehen dürfen und müssen, „die entweder ausdrücklich gegeben ist oder — ausdrücklich oder stillschweigend gegeben — von der gesetzlichen Regel abweicht".[2])

Ebensowenig gehört zum Begriffe der Anweisung, daß sie einseitig erfolgt. Sie kann ebensogut vertragsmäßig erfolgen, und in diesem Falle wieder sowohl in dem ursprünglichen Frachtvertrag als auch in einem späteren Zusatzvertrag enthalten sein. Die Anweisungen der §§ 433 ff. H.G.B., §§ 64 ff. V.O. und Art. 15 ff. J.Ü. sind jedoch, wie sich aus dem Zusammenhange und besonders daraus, daß eine gesetzliche Gehorsamspflicht des Frachtführers ausdrücklich statuiert wird, ergibt, nur als nachträgliche und einseitige gedacht. Der Art. 402 des alten Handelsgesetzbuches sprach deshalb auch ausdrücklich von „späteren" Anweisungen des Absenders.

II. Der Absender hat also das uneingeschränkte Verfügungsrecht über das Gut während des Transports bis zum Eintritt des Empfängers in den Vertrag, soweit damit nicht eine Mehrbelastung des Frachtführers verbunden ist. Insbesondere kann er dem Frachtführer Anweisungen erteilen:

1. bzgl. der Behandlung des Guts. Derartige Anweisungen werden sich nötig machen, um das Gut gegen nachträglich wahrgenommene oder auftretende Gefahren, gegen Beschädigung oder sonstige die Unversehrtheit und den Wert des Guts bedrohende Ereignisse zu schützen. Der Absender kann also in den Transport eingreifen zum Schutze und zur Erhaltung des Guts, er kann Sicherungsmaßregeln anordnen, die Leitung des Transports übernehmen, auch einzelne Transporthandlungen, wie Beladung, Abladung, Begleitung u. a., selbst bewirken und dergl. mehr. Er hat ferner das Recht, den Frachtführer anzuweisen, den Transport zu unterbrechen oder das Gut anzuhalten, d. h. den Transport desselben einstweilen oder endgültig zu sistieren, eine Befugnis, die sich schon aus dem Rücktrittsrecht des Bestellers im Werkvertrag nach B.G.B. § 649 ergibt. Gleichgültig ist dabei, aus welchem Grunde und zu welchem Zwecke das Gut angehalten werden soll. Diese Anhaltung des Guts kann überall erfolgen, wo dasselbe gerade ist, also sowohl an der Aufgabe- wie auf einer Zwischen- als auch auf der Ankunftsstation, und zwar im Bahnverkehr nur auf einer wirklichen „Station", denn wenn V.O. § 64 Abs. 2 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1 sagen, der Absender könne das Gut „unterwegs" anhalten lassen,

[2]) Makower § 384 Anm. IIIa.
[3]) Bd. 53 S. 372.
[4]) Bd. 19 S. 70.

so ist damit natürlich kein Anhalten auf freier Bahnstrecke gemeint. — Im Falle der Anhaltung des Guts aber hat der Absender sogar die — im Gesetz allerdings nicht zum Ausdruck gebrachte — Pflicht, anderweit und definitiv über das Gut zu verfügen. Dies ergibt sich daraus, daß der Frachtführer andernfalls, wenn der Absender in der Erteilung endgültiger Anweisungen säumig ist, nach H.G.B. § 437 Abs. 2, V.O. § 70 Abs. 2 und J.Ü. Art. 24 Abs. 2 verbunden mit V.O. § 70 Abs. 2 das Recht hat, sich des Guts durch Hinterlegung und bei drohendem Verderb durch Selbsthilfeverkauf zu entledigen.

Der Absender hat ferner die Befugnis, bei Gütern, die einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die Abfertigungsstelle zu bezeichnen (V.O. § 51 Abs. 1e und J.Ü. Art. 6 Abs. 1e), sowie den einzuhaltenden Transportweg vorzuschreiben. Dieses Recht ist jedoch im Bahnverkehr insoweit beschränkt, als die Bahn nach J.Ü. Art. 6 Abs. 1e, Abs. 3 unter den dort genannten Bedingungen einen andern Weg für die Beförderung benutzen darf, während nach V.O. § 51 Abs. 1e, Abs. 2 dieses Verfügungsrecht des Absenders überhaupt ausgeschlossen und die Wahl des Transportwegs ausschließlich dem Ermessen der Bahn überlassen ist.

Weiter hat der Absender das Recht, dem Frachtführer Anweisungen zu erteilen wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankierung; er kann Vorschriften geben über die Art und Weise des Transports, über Lagerung des Guts, über Ver-, Um- und Abladung, Verpackung, Begleitung, über Verwiegung, Verzollung und Versteuerung, über die Vornahme der Ablieferung, überhaupt über alle Handlungen, die der Absender für notwendig oder vorteilhaft erachtet.

2. Ebenso kann der Absender die Rückgabe des Guts verlangen, dann aber nur am Abgangs-, Bestimmungs- oder einem Unterwegsort, denn „es würde außerhalb der Grenzen des Frachtvertrags liegen und die Pflichten des Frachtführers ins Ungemessene erweitern, wenn er gehalten sein sollte, die Rückgabe an jedem andern, nicht auf dem Transportwege gelegenen Orte zu bewerkstelligen und seine Reise demgemäß zu ändern".[5]) Die Rückgabe hat dann selbstverständlich an den Absender zu erfolgen, da dieser infolge seiner Anweisung zugleich als Empfänger anzusehen ist. Das gleiche gilt dann, wenn der Frachtführer das Gut auf Geheiß des Absenders angehalten hat, dieser aber es späterhin unterläßt, einen andern als Empfänger zu bezeichnen. Jedoch darf der Absender nur Rückgabe des Guts fordern, d. h. Wiederausladung desselben an dem Orte, wo es sich bei Eingang der Anweisung gerade befindet, „nicht aber ist der Frachtführer lediglich kraft des geschlossenen Frachtvertrags und der neuen Bestimmung des Absenders verpflichtet, das Gut an den Ort der Absendung zurückzuschaffen".[6]) Ein solcher Rücktransport

[5]) Hahn II S. 632; Eger, Fr.R. II S. 105.
[6]) Schott S. 393.

würde eine den Frachtführer belastende Mehrleistung im Gefolge haben. Vielmehr bedarf es dann des Abschlusses eines neuen Frachtvertrags über Beförderung des Guts vom derzeitigen Aufenthaltsort an den Aufgabeort zurück. Ein Recht auf Rückbeförderung des Guts hat der Absender von vornherein nur dann, wenn die Verpflichtung dazu vom Frachtführer schon bei Abschluß des Frachtvertrags übernommen wurde, oder ähnlich, wenn der Frachtführer durch besonderen Vorvertrag oder kraft besonderer Gesetzesvorschrift zur Eingehung eines neuen Vertrags zwecks Rücktransports verpflichtet ist. Eine solche gesetzliche Vorschrift besteht aber nur für die öffentlichen Eisenbahnen. Diese dürfen nach H.G.B. § 453 [6a]) die Uebernahme von Gütern zur Beförderung nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb des Deutschen Reichs nicht verweigern, sie sind auf Grund dieser Bestimmung also auch verpflichtet, auf Anweisung des Absenders den Rücktransport zu übernehmen. Diese Rückbeförderung des Gutes ruht dann aber in den zwei letztgenannten Fällen auf einem neuen Frachtvertrage, während in dem ersten Falle, daß die eventuelle Rückbeförderung schon im Frachtvertrage vorgesehen ist, die Pflicht des Frachtführers zum Rücktransport als eine bisher nur schwebende und bedingte, aber sich schon aus dem Inhalt des Frachtvertrages ergebende Pflicht darstellt. Für den gewöhnlichen Frachtführer aber besteht eine gesetzliche Pflicht zur Uebernahme des Rücktransports nicht; es wäre auch unbillig, ihn zu zwingen, ohne Rücksicht auf die anderen Transportgüter das vom Absender zurückgeforderte Gut zurückzutransportieren.

Hat jedoch der Frachtführer das Gut versehentlich durch eigenes Verschulden über den Bestimmungsort hinaustransportiert, so ergibt sich aus dem Wesen des Frachtvertrags als eines Werkvertrags die Befugnis des Absenders, vom Frachtführer Rückbeförderung zu verlangen, in diesem Falle jedoch nur bis zum ursprünglichen Bestimmungsorte oder einem zwischen diesem und dem derzeitigen Aufenthaltsorte des Guts liegenden Zwischenort. „Denn nur zur Aushändigung des Guts am Orte der Ablieferung . . . ist der Frachtführer verbunden, nicht an einem andern Platze, sicher nicht an einem solchen, der gar nicht auf dem Rückwege liegt, welchen das verfahrene Gut einschlagen muß." [7])

Alles dies wird auch für den Eisenbahnverkehr zu gelten haben. Jedoch weisen V.O. § 64 Abs. 1 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1 insofern eine Abweichung von H.G.B. § 433 Abs. 1 auf, als nach ihnen der Absender die Rückgabe des Guts „auf der Versandstation" zu fordern befugt ist. Das Gesetz scheint hier also der Bahn die Pflicht zur Rückbeförderung des Guts an die Aufgabestation auf Grund desselben Frachtvertrags auferlegt zu haben. Damit aber würde der Grundsatz, daß der Frachtführer nur solche Anweisungen zu befolgen braucht, die seine kontraktliche Stellung nicht erschweren, eine vollständige Durchbrechung erleiden, denn es würde zweifellos die Bahn belasten als auch außerhalb der Grenzen des Fracht-

---

[6a]) vgl. V.O. § 49; J.Ü. Art. 5.
[7]) R.O.H.G. Bd. 11 S. 293.

vertrags liegen, daß die Bahn das Gut zwecks Rückgabe auf der Versandstation zurückbefördern müßte. Man wird daher, wie es auch Eger[8]) tut, annehmen müssen, daß die Bahn zur Rückgabe „auf der Versandstation" nur unter der Voraussetzung verpflichtet ist, daß ein Transport des Guts noch nicht stattgefunden hat. Andernfalls ist die Bahn zwar auch zur „Rückgabe auf der Versandstation" verpflichtet, aber nicht kraft einer auf Grund desselben Frachtvertrags erfolgten Anweisung des Absenders, sondern auf Grund eines zweiten vom Absender angebotenen Vertrags, zu dessen Annahme die Bahn unter den Voraussetzungen des § 453 H.G.B. verpflichtet ist. Doch würde dies dann juristisch keine „Rückgabe" mehr sein, sondern vielmehr eine „Ablieferung" an den gleichzeitig als Empfänger auftretenden Absender. — Natürlich wird durch die genannte Bestimmung, daß der Absender die Rückgabe des Guts „auf der Versandstation" verlangen kann, das Recht auf Rückgabe am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation in keiner Weise beeinträchtigt. Vielmehr kann und muß eine nach vollständiger oder teilweiser Beendigung des Transports erfolgte Rückverabfolgung des Guts an den Absender unter den Begriff der „Ablieferung an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger", nämlich an den Absender selbst, gestellt werden.

Eine scheinbare Besonderheit enthält noch B.Sch.G. § 37 Abs. 1 insofern, als hiernach der Absender nicht nur *vor*, sondern auch *nach* Antritt der Reise die Wiederausladung der Güter vor Ankunft derselben am Ablieferungsorte fordern darf. Dieses Recht ist aber schon in dem allgemeinen Verfügungsrechte nach Handelsgesetzbuch, insbesondere in dem Rechte auf Rückgabe des Guts enthalten. Es ist in B.Sch.G. § 37 nur noch einmal zum Ausdruck gebracht, um besonders in Anlehnung an die gleiche seerechtliche Vorschrift des § 582 H.G.B. den Umfang der dem Frachtführer vom Absender zu erstattenden Leistungen festzusetzen.

Der Anweisung auf Rückgabe des Guts hat der Frachtführer unbedingt Folge zu leisten. Ein Recht, die Ausführung der Anweisungen zu verweigern, steht ihm — abgesehen von den allgemeinen Weigerungsgründen — nur dann zu, wenn er ein dem Absender gegenüber begründetes Pfand- oder Rückbehaltungsrecht hat. Das ist eine Folge der Tatsache, daß der Frachtführer einerseits kein Recht auf die Ausführung des Transports hat, wohl aber andererseits ein Recht auf Vergütung, dessen Sicherung durch Ausübung dieses Pfand- oder Rückbehaltungsrechts ihm nicht benommen werden soll.

3. Ferner hat der Absender das Recht, zu verfügen, daß das Gut an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger abgeliefert werde. Denn die bloße Tatsache, daß der Absender das Gut ihm zugedacht hat, gibt dem Empfänger, solange er nicht in den Vertrag eingetreten ist, kein Recht auf das Gut. Auch ist der Frachtführer kein Vertreter des Empfängers und hat wie kein Interesse, so noch viel weniger ein Recht darauf, daß das Gut gerade dem bezeichneten Empfänger ab-

[8]) V.O. S. 345; J.A. S. 275.

geliefert werde, außer wenn er durch die Verfügung des Absenders benachteiligt werden sollte. Eine solche Erschwerung seiner Lage wird insbesondere dann nicht eintreten, wenn der neue Empfänger das Gut an dem ursprünglichen Bestimmungsorte übernehmen soll. Dann ist der Frachtführer in der Lage, einer dahin gehenden Anweisung des Absenders ohne Mühe zu entsprechen, und daher zu ihrer Ausführung auch verpflichtet (vgl. H.G.B. § 433 Abs. 1; V.O. § 64 Abs. 1; J.Ü. Art. 15 Abs. 1), und der Absender dagegen zu ihrer Erteilung berechtigt. Denn durch die bloße Ankunft des Guts am Bestimmungsort verliert der Absender sein Verfügungsrecht keineswegs. Vielmehr erlangt der ursprünglich bezeichnete Empfänger dadurch nur die Möglichkeit, in den Frachtvertrag einzutreten. Solange dies jedoch noch nicht geschehen, solange kann der Absender noch über das Gut verfügen, also auch dahin, daß das Gut noch am Bestimmungsorte an einen andern abgeliefert werde. Dieses Verfügungsrecht kann der Absender unter der gleichen Voraussetzung wiederholen, d. h. solange der nachträglich als Empfänger Bezeichnete seinerseits nicht in den Vertrag eingetreten ist, ist der Absender berechtigt, immer wieder einen Dritten, Vierten usw. als Empfänger zu bezeichnen.

Wird jedoch mit der Aenderung des Empfängers gleichzeitig auch der Ablieferungsort geändert, so ist dabei zu unterscheiden, ob einerseits dieser neue Ablieferungsort eine „Zwischenstation" ist, d. h. am Transportweg zwischen der Aufgabestation und dem alten Ablieferungsort liegt, oder ob er nicht an der Transportroute, etwa in entgegengesetzter Richtung oder über den Bestimmungsort hinaus oder seitwärts gelegen ist. Im ersten Falle ist der Frachtführer zweifellos, außer beim Vorhandensein besonderer Weigerungsgründe, zur Ablieferung des Guts an der bezeichneten Zwischenstation verpflichtet. Ob er im zweiten Falle mehrbelastet und damit zur Weigerung berechtigt werden würde, kommt ganz auf den Einzelfall an. Beim gewöhnlichen Frachtführer wird das, soweit es sich um einen seitwärts gelegenen Ort handelt, häufig nicht der Fall sein. Doch wäre es denkbar, besonders wenn der Frachtführer nur bestimmte Strecken mit Sammelladung fährt, in welchem Falle die Ablieferung an einen weiter oder seitwärts gelegenen Bestimmungsort ohne Zweifel eine Beeinträchtigung der kontraktlichen Stellung des Frachtführers zur Folge haben würde. Dann braucht dieser eine Anweisung dieses Inhalts nicht zu beachten. Es bedarf dann stets des Abschlusses eines neuen Frachtvertrags, dessen Offerte im Zweifel in der Anweisung des Absenders liegt, und zu dessen Eingehung die Bahn, im Gegensatz zum gewöhnlichen Frachtführer, verpflichtet ist (H.G.B. § 453; V.O. § 49; J.Ü. Art. 5).

Dieser Abschluß eines neuen Vertrags aber wird, soweit die Bahn in Betracht kommt, heute nicht mehr praktisch. In diesem Punkte gibt die neue V.O. § 64 Abs. 1 und das Pariser Zusatzübereinkommen Art. 1 dem Absender ausdrücklich die Befugnis, zu verfügen, daß das Gut an einen andern Empfänger „auf einer über den Bestimmungsort hinaus oder seitwärts davon gelegenen Station" abgeliefert werde. Für den Eisenbahnverkehr ist also der Grundsatz, daß der Frachtführer solche ihn

belastende Anweisungen zu erfüllen nicht verpflichtet ist, durchbrochen. Doch ist diese Durchbrechung nicht so bedeutend und schwerwiegend, wie sie zu sein scheint, denn die Mehrbelastung, die die Eisenbahn durch die Anweisung des neuen Bestimmungsorts erleidet, wird bei ihrem überallhin verbreiteten Schienennetz und dem raschen Verkehr der Eisenbahn regelmäßig nicht allzuschwerer Art sein. — Im Eisenbahnverkehr bedarf es also keines neuen Frachtvertrags, um die Bahn zu veranlassen, das Gut an eine der bezeichneten Stationen zu befördern. Dies vereinfacht zweifellos den Transport und entspricht den Bedürfnissen des Verkehrs um so mehr, als die Eisenbahn andernfalls ja sowieso zum Abschluß eines neuen diesbezüglichen Frachtvertrags verpflichtet ist.

Im übrigen Frachtverkehr aber gilt im allgemeinen der Satz, daß der Absender nicht einseitig den Bestimmungsort ändern kann, soweit der neue Bestimmungsort nicht gerade am Transportwege liegt.

Darüber, ob der bei Bezeichnung des neuen Empfängers angewiesene neue Bestimmungsort nicht auch der Aufgabeort selbst sein könnte, ist weder im Handelsgesetzbuch noch in V.O. oder J.Ü. etwas bestimmt. Nach dem Handelsgesetzbuch ist dies zweifellos möglich, da § 433 Abs. 1 über die Lage des neuen Bestimmungsorts nichts sagt, also jeden Bestimmungsort zuläßt, durch dessen Bezeichnung nicht Nachteile für den Frachtführer entstehen. Dagegen scheinen V.O. § 64 Abs. 1 und J.Ü. Art. 15 Abs. 1 die einzelnen Fälle des neuen Ablieferungsorts genau zu bestimmen und, da sie nur von „früherer Bestimmungsstation", von „Zwischenstation", „darüber hinaus oder seitwärts gelegenen Station" reden, die Ablieferung auf der Versandstation selbst auszuschließen. Ein Grund dafür ist jedoch nicht ersichtlich, und deshalb wird die Tendenz der V.O. und des J.Ü. wohl dahin gehen, daß auch Ablieferung an einen andern Empfänger auf der Versandstation selbst zulässig sein soll.

Alle vorstehenden Anweisungen des Absenders, das Gut an einen andern Empfänger an einem andern Orte abzuliefern, hat der Absender jedoch auch in den Fällen, in denen er die Ausführung verweigern darf, insoweit zu beachten, daß er dem bezeichneten Empfänger am ursprünglichen Bestimmungsort das Gut vorläufig *nicht* ausliefert.

4. Die Worte „*an einen andern* auszuliefern" lassen e contrario die Folgerung zu, daß die Ablieferung an den schon im Frachtbrief bezeichneten Empfänger an einem andern Bestimmungsort ausgeschlossen sei. Jedoch liegt dies kaum in der Absicht des Gesetzes. Vielmehr soll damit nur das Recht des Absenders bestimmt werden, das Gut an jeden Beliebigen, also auch an den im Frachtbrief schon bezeichneten Empfänger, abliefern zu lassen. Daß letzterer ausgeschlossen sein soll, dafür ist kein Grund erfindlich.

III. Dagegen sind, wie schon gesagt, alle solche Anweisungen unzulässig, durch deren Befolgung der Frachtführer in seiner rechtlichen Stellung beeinträchtigt würde. Derartige Verfügungen sind im vorstehenden schon mehrfach erwähnt worden. So braucht auch die Anweisung des Absenders, das Gut anzuhalten, ausnahmsweise nicht befolgt

zu werden, wenn z. B. das angehaltene Gut aus einer umfangreichen Sammelladung herausgesucht werden müßte. Jedoch liegt in einer solchen Anweisung stets die weitere, das Gut vorläufig an den Empfänger nicht auszuliefern, und insoweit ist sie stets zu beachten.

Ebensowenig kann der Absender dem Frachtführer die Annahme und den Transport anderer als der bedungenen Güter auferlegen, soweit nicht der Vertrag oder der Handelsgebrauch (H.G.B. § 346) ein anderes bestimmt, und dies selbst dann nicht, wenn die Reiseroute die gleiche ist und eine Mehrbelastung des Frachtführers dadurch nicht entsteht. Auch in diesem Falle macht sich dann der Abschluß eines neuen Frachtvertrags nötig. Eine Ausnahme aber erleidet dieser Satz durch B.Sch.G. § 43, der in Anlehnung an die gleiche seerechtliche Vorschrift des § 562 H.G.B. anordnet, daß der Frachtführer „statt der vertragsmäßigen andere von demselben Absender nach dem Ablieferungsorte ihm angebotene Güter annehmen" muß, allerdings nur unter der Voraussetzung, daß „dadurch seine Lage nicht verschlechtert wird". Diese Bestimmung duldet jedoch keine Ausdehnung auf den reinen Landfrachtverkehr.

IV. Eine Verfügung über das Gut enthält ferner, wenn auch nur indirekt, der Rücktritt des Absenders vom Frachtvertrag nach Uebergabe des Guts an den Frachtführer insofern, als damit das Gut dem weiteren Transport entzogen und dem Absender zurückgegeben werden muß. Und zwar steht dem Absender ein willkürliches Rücktrittsrecht zu, weil ja die Beförderung ausschließlich in seinem Interesse erfolgt (s. B.G.B. § 649; B.Sch.G. § 36). Dieses Recht zum Rücktritt ist durch H.G.B. § 433 durchaus unberührt gelassen.

Ein Rücktrittsrecht aus besonderen Gründen entsteht für den Absender besonders dann, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise „ohne Verschulden des Absenders" „zeitweilig"[9]) verhindert wird (H.G.B. § 428 Abs. 2; B.Sch.G. § 71; V.O. § 65 Abs. 1 und 2), oder diese Verhinderung „durch höhere Gewalt oder Zufall"[9]) verursacht worden ist, so in J.Ü. Art. 18 Abs. 1 und 2. Ebenso hat der Absender ein Rücktrittsrecht wegen mangelhafter oder nicht rechtzeitiger Beförderung nach B.G.B. §§ 634, 636, und wegen voraussehbarer wesentlicher Ueberschreitung des Kostenanschlags nach B.G.B. § 650.

§ 5.

Die Form der Anweisung.

I. Da über die Form, in der die Anweisungen des Absenders zu erfolgen haben, weder Handelsgesetzbuch noch B.Sch.G. irgendwelche Bestimmungen enthalten, so müssen in Ermangelung besonderer handelsrechtlicher Vorschriften die allgemeinen Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Formlosigkeit der Rechtsgeschäfte und der Willenserklärungen

[9]) vgl. unten § 13 unter 1. dieser Dissertation.

Platz greifen. Der Absender kann also, wenn im Frachtvertrag eine besondere Form nicht vereinbart ist, seine Anweisungen in jeder beliebigen Form erteilen, sowohl ausdrücklich, wie mündlich, schriftlich, gedruckt, telegraphisch, durch Boten, durch Vermerk auf dem Frachtbrief usw., als auch stillschweigend durch konkludente Handlungen. Ebenso kann die Anweisung, das Gut an einen Dritten herauszugeben, durch Ausstellung eines Anweisungsscheins nach B.G.B. § 787 Abs. 2 und Vorlegung desselben vor dem Frachtführer erfolgen. In diesem Falle ist der Frachtführer dem Absender gegenüber berechtigt, ohne dazu verpflichtet zu sein, das Gut an den im Anweisungsschein als Empfänger Bezeichneten abzuliefern, bezw. durch seine auf den Schein gesetzte Akzepterklärung sich dazu zu verpflichten (B.G.B. § 784). Sonstige, seien es formlose oder formelle, Mitteilungen des Absenders an einen Dritten, sich das Gut vom Frachtführer aushändigen zu lassen, darf der Frachtführer, ohne sich dem Absender gegenüber haftbar zu machen, nur dann beachten, wenn sich die Mitteilung als eine Ermächtigung des Dritten darstellt. Der Frachtführer ist dann verpflichtet zu prüfen, „ob und unter welchen Voraussetzungen der Absender den Dritten hat bevollmächtigen wollen, d. h. durch eine auch dem Frachtführer gegenüber abgegebene bindende Erklärung hat legitimieren wollen".[1])

Die Anweisung ist also eine einfache, lediglich empfangsbedürftige Willenserklärung nach bürgerlichem Recht. Es ist erforderlich und genügend, daß sie dem Frachtführer gegenüber abgegeben, d. h. ihm zugegangen ist. Befindet sich das Gut zur Zeit in der Beförderung eines Unterfrachtführers auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs nach H.G.B. § 432, so genügt es, wenn die Anweisung dem Haupt- oder einem der Unterfrachtführer zugeht, da ja alle für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke haften (s. H.G.B. § 432). „Haftbar aber für die Nichtbefolgung sind nur die Unterfrachtführer, denen die Anweisung sei es direkt, sei es durch Vermittelung anderer Beteiligter, zugegangen ist."[2])

Diese Formlosigkeit der Anweisung hat ihren Grund wesentlich darin, daß es sehr häufig auf die Schnelligkeit ihrer Erteilung und Ausführung ankommt. Beides aber würde auch bei minder strengen Formvorschriften in einer den Interessen des Verkehrs widersprechenden Weise erschwert werden. Doch hat der Frachtführer wie das Recht, so in Rücksicht auf die ihm obliegende Haftpflicht auch die Pflicht, die Berechtigung des Anweisenden als Absenders oder dessen Stellvertreters zu prüfen, da er andernfalls im Falle der Ausführung illegaler Anweisungen dem wirklich Verfügungsberechtigten gegenüber sich schadenersatzpflichtig machen würde. Deshalb ist die einzige Voraussetzung für die Ausübung des Verfügungsrechts, daß sich der Verfügende als berechtigt ausweist.

---

[1]) R.O.H.G. Bd. 25 S. 331, 332.
[2]) Makower § 433 Anm. 1b.

II. Dagegen sind die Anweisungen nach Eisenbahnfrachtrecht an bestimmte, für den internen wie internationalen Verkehr gleichlautende Formvorschriften gebunden (vgl. V.O. § 64 Abs. 3, 6, 7 und J.Ü. Art. 15 Abs. 3, 6, 7). Diese Vorschriften sind wesentlich im Interesse der Bahn gegeben. Sie beziehen sich jedoch, wie sich teils aus dem Wortlaut des Gesetzes,[3]) teils auch aus der ausdrücklichen Verweisung[4]) ergibt, nur auf die „speziellen" Verfügungsrechte, die in Abs. 1 der V.O. § 64 und des J.Ü. Art. 15 genannt sind. Man könnte also auf die irrige Meinung kommen, daß nur ein Teil der Verfügungsrechte an diese Formvorschriften gebunden sei. Bedenkt man jedoch, daß nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 64 Abs. 1 V.O. und des Pariser Zusatzübereinkommens in Verbindung mit Art. 15 des J.Ü. andere Verfügungen überhaupt unzulässig sind, so ergibt sich, daß tatsächlich das Verfügungsrecht in seinem ganzen Umfange nur in den vorgeschriebenen Formen ausgeübt werden kann.

Diese einzelnen vorgeschriebenen Formen sind die folgenden.

1. Da die der Bahn obliegende Prüfung der Berechtigung des Anweisenden bei ihrem ausgedehnten Betrieb und der häufigen Ausübung des Verfügungsrechts durch den Absender sehr schwierig, bei Massentransporten aber und bei gewissen Formen der Ausübung, z. B. durch Telegramme, ganz unmöglich ist, so schreibt Abs. 3 der V.O. § 64 und des J.Ü. Art. 15 vor, daß die Bahn diese Anweisungen nur dann zu beachten verpflichtet ist, wenn sie ihr durch die Vermittelung der Versandstation zugekommen sind. Diese Vorschrift bezweckt, der Bahn die Prüfung der Legitimation zu erleichtern bezw. überhaupt erst zu ermöglichen. Denn „nur die Aufgabestation ist erfahrungsgemäß in der Lage, die Berechtigung des Anweisenden sowie die Echtheit der vorgelegten Duplikate bezw. Aufnahmescheine zu prüfen",[5]) und „eine Zulassung von Verfügungen auch von anderen Stationen aus kann leicht zu Täuschungen der Bahn mißbraucht werden".[6]) Deshalb muß der Absender, um seiner Anweisung verbindliche Kraft zu geben, sie durch „Vermittelung" der Versandstation, d. h. unter Inanspruchnahme der Expedition der Station für die Ausführung der Anweisung, vornehmen, und zwar durch Vermittelung der Versand*station*. Anweisungen nur vom Versand*ort* aus, aber unter Umgehung der Station, verpflichten die Bahn nicht zu ihrer Ausführung. Dadurch würde ja gerade der Zweck der Vorschrift: Prüfung durch die Aufgabestation, umgangen. Doch neigt *Hahn*[7]) zu der Ansicht, die bona fides des Frachtführers[8]) mache es diesem zur Pflicht, wenigstens *unter Umständen* und *soweit tunlich* auch auf andere Weise und in anderer Form ihm zugegangene Anweisungen wenigstens *einstweilen*

[3]) „Derartige" Verfügungen Abs. 2 § 64 V.O. und Art. 15 J.Ü.
[4]) Abs. 6 § 64 V.O. und Art. 15 J.Ü.
[5]) *Eger*, V.O. S. 378.
[6]) *Eger*, Fr.R. S. 108, 142.
[7]) *Hahn* II S. 634, 635.
[8]) d. h. hier: Die Bahn.

und bis zu dem Zeitpunkte, wo ordnungsmäßige Anweisung nachgeholt sein kann, zu berücksichtigen bezw. durch Anfrage klarzustellen. Auch Eger[9]) meint, daß Anweisungen, die unmittelbar bei der Empfangsstation einlaufen und zweifellos vom Verfügungsberechtigten herrühren, wenigstens insoweit zu beachten seien, als die Auslieferung des Guts wenigstens bis zum Eingang einer nachgeforderten vorschriftsmäßigen Anweisung zu sistieren sei. Jedoch ist durch Abs. 3 nicht ausgeschlossen, daß die Bahn auch ausnahmsweise ohne Erfüllung dieser Vorschriften die Anweisung des Absenders ausführt. Jedenfalls darf sie es, wenn sie dazu auch nicht verpflichtet ist.

2. Ferner müssen diese Anweisungen schriftlich abgegeben werden, — nicht notwendig „geschrieben", sie dürfen auch ganz oder teilweise gedruckt, nicht aber mündlich sein, — und zwar auf einem vom Absender unterzeichneten Formular, dessen Inhalt von der Bahn vorgeschrieben ist und die wesentlichen Punkte enthält (vgl. V.O. § 64 Abs. 6; J.Ü. Art. 15 Abs. 6). Ein unterdrucktes oder unterstempeltes Formular wie beim Frachtbrief genügt nicht.

3. Ist ein Frachtbriefduplikat oder — im internen Bahnverkehr — ein Ablieferungsschein ausgestellt, so muß die Anweisungserklärung auf der betreffenden Urkunde wörtlich und vollständig wiederholt werden. Gleichzeitig hat die nach Abs. 2 § 64 V.O. und Art. 15 J.Ü. zur Ausübung des Verfügungsrechts erforderliche Vorweisung der Urkunde zu geschehen, und zwar in der Weise, daß die betreffende Urkunde der Bahn vorgelegt und von dieser dem Absender zurückgegeben wird (s. Abs. 6 § 64 V.O. und Art. 15 J.Ü.).

Diese Formvorschriften unter 2. und 3. sind obligatorisch und zwingend. Auch die nach dem freien Ermessen der Eisenbahn zulässigen Anweisungen (vgl. V.O. § 64 Abs. 1 Satz 2 und Pariser Zusatzübereinkommen in Verbindung mit Art. 15 J.Ü.) müssen, wenn sie zugelassen worden sind, diesen Formerfordernissen genügen. Ist das nicht der Fall, so ist die Verfügung nichtig, und zwar zieht die Nichtbeachtung auch nur einer dieser Formen unweigerlich Nichtigkeit der ganzen Anweisung nach sich. Maßgebend für die Rechtsfolgen dieser Nichtigkeit sind die allgemeinen Bestimmungen in B.G.B. §§ 139 ff.

III. Für die unter II, 2. und 3. genannten Formerfordernisse ist wesentlich die Erwägung maßgebend, daß die Verfügungserklärung teils eine Ergänzung, teils eine Abänderung des ursprünglichen Frachtvertrags und des Frachtbriefs darstellt und deshalb auch möglichst in den für den letzteren vorgeschriebenen Formen gehalten sein muß. Dieser Gedanke tritt besonders bei dem unter 3. genannten Erfordernis hervor.

---

[9]) V.O. S. 378.

§ 6.

Das Verfügungsrecht im Falle der Ausstellung eines Ladescheins.

Es läßt sich nicht leugnen, daß im Verkehr unter Umständen und im Einzelfall das Bedürfnis auftreten kann, dem Empfänger auch schon während des Transports und schon vor dem in H.G.B. § 433 bezeichneten Zeitpunkte ein stärkeres Recht, eventuell sogar ein direktes Verfügungsrecht über das Gut einzuräumen, oder wenigstens das Verfügungsrecht des Absenders zu beschränken. Denn das Recht nach § 434 H.G.B. genügt offenbar nicht, um alle Interessen des Empfängers gegenüber dem unbeschränkten Rechte des Absenders aus § 433 H.G.B. genügend zu wahren. Die hier bestimmte Beschränkung des empfängerischen Rechts ist mißlich besonders auch deshalb, weil dabei die rechtlichen Beziehungen des Absenders und des Empfängers zum Gute, insbesondere die Eigentumsfrage, überhaupt keine Bedeutung haben. Auch insofern besteht eine Gefahr für den Empfänger, als die Anweisungen des Absenders, abgesehen vom Eisenbahnfrachtrecht, an keine Formen gebunden sind.

Diesen für den Empfänger zweifellos bestehenden Uebelständen sucht das Gesetz dadurch abzuhelfen, daß es die Ausstellung eines Ladescheins („Flußkonnossements") bezw. Frachtbriefduplikats zuläßt. Dadurch erhält der Empfänger die Möglichkeit, durch Aushändigung — einerseits des Frachtbriefduplikats an sich selbst dem Absender die Ausübung seines Verfügungsrechts noch während des Transports unmöglich zu machen und sich so vor Nachteilen zu schützen, die der Absender ihm durch spätere Aenderungen verursachen könnte, — andererseits des Ladescheins aber außerdem noch sogar das dem Absender zustehende Verfügungsrecht über das Gut zu erwerben (H.G.B. § 447, 2).

I. Wesentliche Beschränkung erleidet das Verfügungsrecht des Absenders zunächst, wie gesagt, dann, wenn der Frachtführer gemäß § 444 H.G.B. einen Ladeschein ausgestellt hat. In diesem Falle bestimmt § 447 Abs. 2 H.G.B., daß „der zum Empfange Legitimierte schon vor der Ankunft des Guts am Ablieferungsorte die Rechte hat, die im Falle unterbliebener Ausstellung eines Ladescheins dem Absender in Ansehung der Verfügung über das Gut nach §§ 433—435 H.G.B. zustehn". Das Gesetz geht dabei von der Erwägung aus, daß die Uebertragung des Ladescheins, wie sie nach § 450 H.G.B. dingliche Wirkung hat, so auch das Verfügungsrecht über das Gut auf den legitimierten Erwerber des Scheins übergehn läßt. Der legitimierte Inhaber erwirbt also das Verfügungsrecht nicht erst mit dem in § 433 Abs. 2 H.G.B. bezeichneten Zeitpunkt, sondern kann schon während des Transports und noch vor Ankunft des Guts die Möglichkeit erlangen, über das Gut uneingeschränkt zu verfügen.

Die Konsequenz dieser Tatsache ist die weitere Vorschrift des Abs. 3 § 447 H.G.B., daß der Frachtführer späteren Anweisungen des Absenders bei Vermeidung eigener Haftung nur gegen Rückgabe des Ladescheins Folge

leisten — nicht braucht, sondern — darf. Das folgt bereits aus § 444 H.G.B., demzufolge der Frachtführer sich durch die Ausfertigung des Ladescheins zur Auslieferung des Guts an den Adressaten verpflichtet. Hier hat der legitimierte Inhaber des Scheins ein selbständiges Forderungsrecht gegen den Frachtführer, und dieses kann ihm durch nachträgliche Anweisungen des Absenders nicht verkümmert oder genommen werden.

Nach seinem Wortlaute zu urteilen, fordert das Gesetz die Rückgabe des Ladescheins bei der Ausübung des Verfügungsrechts seitens des Absenders aber nur dann, wenn die Anweisung gerichtet ist auf Rückgabe, Sistierung oder Auslieferung des Guts an einen andern Empfänger. Damit ist aber nicht gesagt, daß der Absender gerade nur diese „speziellen" Verfügungen nicht treffen darf. Die Aufzählung einzelner Dispositionsarten dient vielmehr, wie schon in § 433 H.G.B., so auch hier nur der Hervorhebung der wichtigsten Verfügungen, und die Vorschrift des Abs. 3 § 447 H.G.B. erstreckt sich nicht bloß auf die bezeichneten, sondern auf Verfügungen jeder Art. Dies ergibt sich schon daraus, daß einerseits die Verfügungsbefugnis des Absenders, die eine inhaltlich unbeschränkte ist, mit der Uebergabe des Ladescheins in ihrem ganzen Umfange von dem durch den Schein Legitimierten erworben wird (§ 447 Abs. 2 H.G.B.), es andererseits aber undenkbar ist, daß zwei verschiedene, unter Umständen sogar im Interessengegensatz stehende Personen, der Absender und der Empfänger, in gleichberechtigter Weise Verfügungen jeder Art außer des in Abs. 3 § 447 H.G.B. bezeichneten Inhalts über das Gut vornehmen können.

Die bloße Ausstellung eines Ladescheins als solche nimmt jedoch dem Absender sein Verfügungsrecht nicht, denn möglicherweise behält er den Ladeschein oder läßt ihn auf sich selbst indossieren. Selbst die Begebung des Scheins hat nicht die Wirkung, daß der Absender des Verfügungsrechts absolut verlustig ginge. Vielmehr tritt nur eine Beschränkung in der Ausübung dieses Rechts ein, und zwar, wie gesagt, insofern, als der Frachtführer nur dann zur Ausführung der Anweisung verpflichtet ist, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Von welcher Seite diese Rückgabe erfolgt, ob vom Absender selbst oder von dem Ladescheinberechtigten oder einem Dritten, ist nach dem Wortlaute des Gesetzes dabei ganz irrelevant. Die bloße Tatsache, daß der Frachtführer auf rechtmäßige Weise wieder in den Besitz des Scheins gekommen ist, läßt das Verfügungsrecht des Absenders wieder zu einem unbeschränkten werden. So kann dieser Fall eintreten, ohne daß der Absender Kenntnis davon hat. Deshalb ist es auch nicht nötig, daß der Absender bei Ausübung des Verfügungsrechts Besitzer des Scheins ist, wenn dieser nur dem Frachtführer „zurückgegeben ist". Ebensowenig braucht der Absender nach dem Wortlaute des Gesetzes, wenn er selbst den Ladeschein zurückgibt, seine Berechtigung aus dem Ladeschein besonders nachzuweisen.

Die Rückgabe des Scheins muß, wenn sie zur Zeit der Erteilung der Anweisung noch nicht geschehen ist, gleichzeitig mit dieser erfolgen. Weder kann der Frachtführer verlangen, daß ihm der Schein vorher, noch

der Absender, daß der Schein erst nach erteilter Anweisung zurückgegeben werde.

Darüber, wie lange der Absender in der Ausübung seines Verfügungsrechts beschränkt ist, wenn der Ladeschein in mehreren Exemplaren ausgestellt ist, schweigt § 447 H.G.B. Die Tatsache nämlich, daß das Ladescheinduplikat im Gesetz nicht erwähnt ist, schließt die Möglichkeit seiner Ausstellung nicht aus. Doch wird man analog den seerechtlichen Bestimmungen über das Konnossement, wo von der Rückgabe „sämtlicher Exemplare" gesprochen wird (s. § 659 H.G.B.) annehmen müssen, daß der Absender nur dann dem Frachtführer bindende Anweisungen wird erteilen können, wenn sämtliche Exemplare des Ladescheins zurückgegeben werden.[1])

Jedoch macht bzgl. des Konnossements der § 659 H.G.B. einen Unterschied dahin, daß nur bei Orderkonnossementen die Rückgabe aller Exemplare erfordert wird, um den Schiffer zur Befolgung der Anweisung des Abladers auf Rückgabe oder Auslieferung des Guts zu verpflichten, während bei nicht an Order gestellten Konnossementen genügt, daß der Ablader und der im Konnossemente bezeichnete Empfänger einwilligen, unbeschadet des Rechts des Schiffers auf Sicherheitsleistung, wenn ihm nicht alle Exemplare zurückgestellt werden (Abs. 4 § 659 H.G.B.). Es ist nun Streitfrage, ob dieser Unterschied auch für den Ladeschein zulässig sei, mit andern Worten: ob es in dem Falle, daß der Ladeschein nicht an Order lautet, zur Ausübung des Verfügungsrechts genügt, wenn der Absender ohne Rückgabe des Ladescheins lediglich die Einwilligung des bezeichneten Empfängers beibringt. Diese Frage wird von Puchelt[2]) und Goldschmidt[3]) strikt verneint mit dem Hinweis darauf, daß der diesfallsige Antrag auf Gleichstellung mit dem Konnossemente ausdrücklich abgelehnt worden sei.[4]) Eger[5]) dagegen bejaht diese Frage. Man wird nämlich auch hier auf die parallelen Rechtssätze des Konnossements, dessen Recht ja weit vollständiger geregelt ist, zurückgreifen müssen, wie ja grundsätzlich die Vorschriften des Konnossements auf den Ladeschein entsprechende Anwendung finden. Selbst Puchelt[6]) gibt zu, daß die Analogie nach § 659 H.G.B. „nicht gerade ausgeschlossen ist", erklärt sie aber für „jedenfalls nicht allein maßgebend", und auch Makower[7]) meint, daß der Frachtführer gegenüber einem Ladescheinberechtigten, der, ohne den Ladeschein zurückzugeben, der Anweisung des Absenders zugestimmt hat, sich auf diese seine Zustimmung berufen kann. Führt der Frachtführer dagegen im Widerspruch mit dem Gesagten eine Anweisung des Absenders unbefugt ohne Rückgabe aller Ladescheine und ohne Zustimmung des Empfängers

---

[1]) Etwas abweichend Hahn II § 2 zu Art. 416 S. 684.
[2]) Puchelt II S. 410.
[3]) Goldschmidt I, 2 S. 765 Anm. 94.
[4]) Protokolle S. 4775.
[5]) Eger, Fr.R. III S. 80.
[6]) Puchelt II S. 410.
[7]) Makower § 447 Anm. III a.

aus, so ist er „dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verhaftet", d. h. schadensersatzpflichtig.

Der Sinn dieser Worte ist jedoch bestritten und damit auch der Umfang der Schadensersatzpflicht des Frachtführers. Staub[8]) versteht unter dem zu ersetzenden Schaden „nicht allen Schaden, aber doch jeden, der das Gut durch Verlust, Beschädigung oder Verspätung trifft", und will dann für die Höhe des Schadensersatzes offenbar den § 430 entscheiden lassen. Dagegen will Makower[9]) den Frachtführer nur für den „am Gut" verursachten, nicht sonstigen Schaden haften lassen, dann aber ohne Rücksicht auf irgendwelches Verschulden; demzufolge hält er auch die Vorschriften des § 430 Abs. 1 u. 2 H.G.B. nicht für anwendbar, da dort eine Haftung nur für nicht-vorsätzliche und nicht-grobfahrlässige Schäden vorausgesetzt wird. Eger[10]) und Lehmann-Ring[11]) gehen am weitesten und machen den Frachtführer verantwortlich überhaupt für jeden Schaden, der den Empfänger infolge rechtswidriger Behandlung des Guts trifft. Deshalb läßt Eger den Frachtführer nicht nur für den wirklichen Schaden, sondern auch für den entgangenen Gewinn haften, womit dem Frachtführer allerdings eine strengere Haftpflicht auferlegt wird als unter Umständen beim Verluste des Guts. Lehmann-Ring andererseits beschränken die Höhe des Schadensersatzes bei Verlust und Beschädigung des Guts gemäß § 430 H.G.B. Diese Ansicht kommt der Billigkeit vielleicht am nächsten. Man wird also den Frachtführer auch wegen einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung der absenderischen Anweisung, „nur nach den für die Haftung des Frachtführers überhaupt geltenden Vorschriften haften lassen müssen, also je nach dem Erfolge nach H.G.B. §§ 429, 430 bezw. 456 ff., oder nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts".[12])

Ungünstig ist die rechtliche Stellung des Absenders aber dann, wenn er sich durch Begebung des Ladescheins seines Verfügungsrechts entäußert hat und doch nachträglich ein Interesse erlangt, über das Gut zu verfügen. In diesem Falle stehen ihm als einzige Mittel zur Wahrung seiner Interessen Arreste und einstweilige Verfügungen zu Gebote, soweit diese mit Rücksicht auf die durch die Begebung des Scheins geschaffene Rechtslage noch zulässig sind.

Die im § 447 Abs. 3 enthaltene Vorschrift, daß spätere Anweisungen des Absenders den Frachtführer nur binden bei Rückgabe des Scheins, gilt selbstverständlich nur für die auf dem Frachtvertrag beruhenden Verfügungsrechte. Deshalb bleibt auch ein etwaiges Verfolgungsrecht des Absenders nach K.O. § 44, wie schon durch § 433, so auch durch § 447 unberührt. Dieses Recht besteht, unbeschadet der gutgläubig erworbenen Rechte Dritter, nicht nur dann, wenn der Schein nur dem

[8]) Staub § 433 Anm. 8.
[9]) Makower § 433 Anm. 2 d.
[10]) Fr.R. II S. 131.
[11]) § 433 Note 15.
[12]) Leutke S. 32.

Absender ausgehändigt worden ist, sondern selbst in dem Falle, daß er an den durch den Schein als Empfänger legitimierten Gemeinschuldner weiter begeben ist. Doch wird im letzteren Falle durch die Begebung des Scheins das Verfolgungsrecht des Absenders in der Regel erlöschen.

Bei Verlust des Ladescheins ist das Verfügungsrecht des Absenders, soweit dieser die Ausübung des Rechts noch nicht durch Begebung des Ladescheins verloren hatte, zunächst gehemmt bis zur Durchführung des Amortisationsverfahrens; es ruht, wie im gleichen Falle das Recht des Wechselgläubigers. Eingeleitet wird dieses Verfahren auf Antrag des Inhabers bei Inhaber- und blankoindossierten Ladescheinen, bei Rekta- und Orderladescheinen auf Antrag dessen, der das Recht aus dem Scheine geltend machen kann. Nach erfolgter Amortisation lebt dann das Verfügungsrecht des Absenders wieder auf, und zwar, wenn auch nur eines von mehreren Exemplaren gerichtlich für kraftlos erklärt worden ist (vgl. H.G.B. §§ 650, 363 Abs. 2, 365 Abs. 2). Dies gilt unbedingt aber nur für Orderladescheine. Bei Rekta- und Inhaberladescheinen dagegen kann der Verfügungsberechtigte auch dann Rückgabe oder Auslieferung des Guts fordern, wenn er den Verlust des Scheins nachweist und die Zustimmung des Absenders beibringt, unbeschadet des Rechts des Frachtführers auf Sicherheitsleistung, wenn nicht sämtliche Exemplare des Ladescheins zurückgestellt werden (vgl. H.G.B. § 659 Abs. 4).

§ 7.

Das Verfügungsrecht im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats.

Außer durch die Ausstellung eines Ladescheines kann das Verfügungsrecht durch die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats beschränkt werden.

Wie der Ladeschein ausschließlich im nicht eisenbahnrechtlichen Verkehre, so kommt das Frachtbriefduplikat umgekehrt nur im Eisenbahnfrachtverkehr vor. Wenigstens ist beim gewöhnlichen Landfrachtverkehr und bei der Binnenschiffahrt weder von einer obligatorischen noch einer fakultativen Ausstellung eines Frachtbriefduplikats die Rede. Während aber die Ausfertigung eines Duplikats im innern deutschen Verkehr ins Ermessen des Absenders gestellt ist (V.O. § 54 Abs. 5), ist sie im internationalen Eisenbahnverkehr obligatorisch (J.Ü. Art. 8 Abs. 5). Das Folgende gilt also im internationalen Bahnverkehr stets, im internen dagegen nur bedingt, d. h. im Falle der Ausstellung eines Duplikats.

Das für den Fall des Duplikats Gesagte gilt im innern deutschen Verkehr auch für den Fall, daß ein nach V.O. § 54 Abs. 7 zulässiger „Aufnahmeschein" erteilt worden ist. —

Im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats „steht ‚das Verfügungsrecht' dem Absender nur zu, wenn er das Duplikat vorlegt" (vgl. H.G.B. § 455 Abs. 2; V.O. § 64 Abs. 2; J.Ü. Art. 15 Abs. 2). Mit

Recht weist Hellwig[1]) auf die Unkorrektheit im Ausdrucke hin. Das Gesetz meint offenbar nicht „das Verfügungsrecht", sondern „die Ausübung des Verfügungsrechts", wie auch der französische Text des Art. 15 J.Ü. genauer ausspricht.[2])

Durch diese Vorschrift wird also die Ausübung des Verfügungsrechts seitens des Absenders an die Voraussetzung gebunden, daß dieser dabei das Duplikat vorlegt. „Vorlegung" ist nicht „Aushändigung" des Papiers, denn die Bahn behält es ja nicht, vielmehr muß man unter Vorlegung verstehen „die Hingabe des Duplikats an die Bahn, damit sie den im Frachtbrief über die Verfügung gemachten Vermerk auf dem Duplikat wiederholt, und die Zurückgabe des mit diesem Vermerke versehenen Duplikats".[3]) Umgekehrt muß sich die Bahn ihrerseits bei Vermeidung eigener Haftung das Duplikat vorlegen lassen, um sich zu vergewissern, ob nicht etwa der Absender durch Uebergabe des Duplikats an den Empfänger sich zu dessen Gunsten seines Verfügungsrechts begeben hat. Das Gesetz fordert hier also bloße „Vorlegung", nicht, wie beim Ladeschein, „Rückgabe" der Urkunde. Sodann aber gilt die konstatierte Verfügungsbeschränkung, im Gegensatz zum Ladeschein, nicht für „das Verfügungsrecht" schlechthin, sondern nur für „dieses", d. h. das in Abs. 1 genannte Verfügungsrecht (s. V.O. § 64 Abs. 2;[4]) J.Ü. Art. 15,2). Diese Beschränkung trifft, wie ein Vergleich der zitierten Gesetzesstellen ergibt, wesentlich nur die Sistierung, Rückgabe und Auslieferung des Guts an einen andern Empfänger. Es gewinnt also, wie bezüglich der Form der Anweisung (s. o. § 6), so auch hier auf den ersten Blick den Anschein, als ob diese Beschränkungen nur für bestimmte, nämlich die in Abs. 1 genannten Verfügungsrechte bestünden. Erwägt man jedoch, daß andere als die in Abs. 1 bezeichneten Verfügungen unzulässig sind, so folgt, daß alle Verfügungsrechte nur unter Vorlegung des Duplikats ausgeübt werden können. Dies gilt sowohl für den internen Bahnverkehr als auch nach Art. I des Pariser Zusatzübereinkommens in Verbindung mit Art. 15 des J.Ü. für den internationalen.

Die Bedeutung der Ausstellung und Weitergabe des Duplikats ist nun, wie aus vorstehendem schon hervorgeht, nicht die, daß damit dem Inhaber, insbesondere dem Empfänger, irgendwelche besonderen Verfügungsrechte oder gar Rechte am Gute selbst zugesprochen werden, ebensowenig die, daß der Absender damit auf sein Verfügungsrecht verzichtet oder es aus einem andern Grunde verliert. Vielmehr bewirkt das Duplikat nur eine Beschränkung in der Ausübung, bezw. ein Ruhn des Verfügungs-

---

[1]) S. 493, 494.
[2]) „peut exercer le droit . . ."
[3]) Günther S. 31.
[4]) Etwas anders — abweichend, wenn auch nicht widersprechend — regelt H.G.B. § 455 Abs. 2 diese Beschränkung in der Ausübung des Verfügungsrechts. Beide Bestimmungen fordern zwar in gleicher Weise Anwendung auf den internen Bahnverkehr, doch wird man im Zweifel der V.O. als der lex specialis den Vorzug vor dem H.G.B. zu geben haben.

rechts, ohne an der Zuständigkeit des Rechts selbst etwas zu ändern. Das Rechtsverhältnis ist also in der Weise zu denken, daß in der Ausstellung eines Duplikats, auch wenn sie wie im F.Ü. obligatorisch ist, die bei Abschluß des Frachtvertrags zwischen Absender und Frachtführer = Bahn getroffene Vereinbarung liegt, daß das Recht des Absenders aus dem Frachtvertrage für die Ausübung des Verfügungsrechts allein nicht ausreichen soll, sondern von der Vorlegung des Duplikats abhängig gemacht sein soll. Der Absender hat nach wie vor sein Verfügungsrecht, nur soll er es nicht ausüben können, wenn und solange er dieses Duplikat nicht besitzt. Solange also der Empfänger nicht das Verfügungsrecht hat, aber im Besitze des Duplikats ist, so lange kann weder er noch der Absender Verfügungen treffen. „Das Gut ist gewissermaßen neutral."[5])

Ob es zur Ausübung des Verfügungsrechts genügt, daß der Absender statt der Vorlegung des Duplikats die Zustimmungserklärung des Empfängers oder ein diese Zustimmung ersetzendes Urteil nach C.P.O. § 894 beibringt, ist lebhaft bestritten. Besonders Eger[6]) verneint diese Möglichkeit mit aller Energie als „dem Wortlaute der vorliegenden Vorschrift widersprechend", legt den Nachdruck auf die tatsächliche Innehabung des Papiers und erklärt die Vorlegung des Duplikats für „ein absolutes, unbedingt formales Erfordernis". Denn „für das Verfügungsrecht des Absenders kommt es lediglich darauf an, ob er das Duplikat besitzt oder nicht: Im letzteren Falle hat er sich des Verfügungsrechts begeben, gleichviel wo und in wessen Besitz sich das Duplikat befindet".

Die in der Literatur überwiegende Ansicht[7]) aber bejaht die Frage nach der Zulässigkeit einer Zustimmungserklärung des Empfängers, denn die Bestimmung, daß die Ausübung des Verfügungsrechts seitens des Absenders gebunden sein soll an die Vorlegung des Duplikats, ist ausschließlich im Interesse des Empfängers gegeben. Ihm ist ja die Bahn auch schadenersatzpflichtig, wenn sie einer ohne Duplikat erteilten Anweisung des Absenders Folge gibt. Wenn also der Empfänger seine Einwilligung zu der Verfügung des Absenders gibt, so hat er damit auf den Schutz einer nur zu seinen Gunsten bestehenden Vorschrift und auf seinen eventuellen Schadensersatzanspruch gegen die Bahn verzichtet. Dann aber liegt kein Grund vor, weshalb das Verfügungsrecht nicht wirksam ausgeübt werden könne. Auch ein Hinweis auf die Bestimmung der V.O. § 73 Abs. 2 und des F.Ü. Art. 26 kann diese Ansicht bestärken. Hiernach kann der Mangel des Duplikats beim Nachweis der Aktivlegitimation des Absenders bei Klagen gegen die Bahn ersetzt werden durch die Zustimmung des Empfängers. Von hier aus darf man wohl den Rückschluß auf V.O. § 64 und F.Ü. Art. 15 machen und per analogiam folgern, daß die Ersetzung des Duplikats durch die Einwilligung des Empfängers auch

---

[5]) Cosack S. 398.
[6]) F.Ü. S. 281; ebenso Gerstner S. 248ff.; Rosenthal S. 123ff. u. a.
[7]) So u. a. Staub § 455 Anm. 5; Makower § 455 Anm. IIIc; Hellwig S. 494; Cosack S. 398.

hier möglich ist. Freilich darf nicht verschwiegen werden, daß dieselben Bestimmungen von den Vertretern der entgegengesetzten Ansicht als argumentum e contrario benutzt werden, besonders mit dem Hinweis darauf, daß die Aufnahme einer gleichen Bestimmung in das J.Ü. Art. 26 auf den Berner Konferenzen vorgeschlagen, aber auf das entschiedenste zurückgewiesen worden ist.

Diese Frage erlangt besondere Bedeutung im Falle des Verlustes des Duplikats. Hierüber enthält weder Handelsgesetzbuch noch V.O. noch J.Ü. irgendwelche Bestimmungen, eine Lücke, die bei der großen praktischen Bedeutung des Falls recht unliebsam empfunden werden muß. Eger stellt sich dabei konsequenterweise auf den Standpunkt, daß dann die Ausübung des Dispositionsrechts unmöglich werde, bis das Duplikat wieder aufgefunden oder durch Amortisationsverfahren für kraftlos erklärt worden sei. Nach der überwiegenden Ansicht genügt jedoch, wie gesagt, daß in diesem Falle der Absender die Zustimmungserklärung des Empfängers zur Vornahme der betreffenden Verfügung beibringt, ja ein Amortisationsverfahren wird von Staub[8]) geradezu für ausgeschlossen erklärt. Auch wird es dem Grundsatz von Treu und Glauben nur entsprechen, wenn der Absender unter Nachweis des Verlustes dem Frachtführer wegen etwaiger späterer Schadenersatzansprüche Sicherheit leistet und sich dadurch die Möglichkeit der Ausübung seines Verfügungsrechts verschafft. Ebenso wird man dem Absender analog der Bestimmung des Art. 26 Abs. 2 J.Ü. das Verfügungsrecht auch ohne Vorlegung des Duplikats und ohne Beibringung der empfängerischen Zustimmung einräumen müssen, wenn der Empfänger die Annahme des Guts verweigert.

Befolgt der Frachtführer eine Anweisung des Absenders, ohne das Duplikat sich vorlegen zu lassen bezw. die Einwilligung des Empfängers beigebracht zu verlangen, so hat dies eine zweifache Wirkung.

a) Die Verfügung ist nichtig (V.O. § 64 Abs. 7, J.Ü. Art. 15 Abs. 7). Es treten dann also alle Folgen ein, die das bürgerliche Recht an die Nichtigkeit knüpft. Die Verfügung kann also von jedem, der an dem Frachtgeschäft oder an dem diesem zugrunde liegenden Rechtsverhältnisse interessiert ist, als nichtig nach Maßgabe der allgemeinen Normen geltend gemacht werden (vgl. B.G.B. §§ 139 ff.).

b) Nimmt die Bahn solche Anweisungen doch an und führt sie sie aus, so ist sie dem Empfänger als „designiertem künftigen Mitkontrahenten" für den daraus entstehenden Schaden haftbar (H.G.B. § 455 Abs. 2; V.O. § 64 Abs. 2 S. 2; J.Ü. Art. 15 Abs. 2 S. 2), sofern der Absender ihm das Duplikat übergeben hat. Der Umfang dieser Schadenersatzpflicht der Bahn ist in gleicher Weise bestritten wie im selben Falle die Ersatzpflicht des Frachtführers gegenüber dem durch den Ladeschein legitimierten Verfügungsberechtigten. Das dort Gesagte gilt also auch hier. Besonders meint Eger[9]) noch, diese Haftung gegenüber dem Empfänger sei keine

[8]) § 455 Anm. 5.
[9]) J.Ü. S. 279.

Haftung aus dem Frachtvertrage, in den der Empfänger ja noch gar nicht eingetreten ist, sondern eine solche ex lege. Deshalb greifen auch nicht Platz die §§ 456 ff. H.G.B., §§ 75 ff. V.O., Art. 30 ff. J.Ü., sondern die allgemeinen Regeln B.G.B. §§ 249 ff. Und zwar muß in Ermangelung einer Einschränkung der volle Schaden ersetzt werden. Diese Ansicht geht aber zweifellos zu weit. Man wird vielmehr auch hier die Haftpflicht der Bahn bemessen müssen teils nach den speziellen eisenbahnrechtlichen Vorschriften der §§ 75 ff. V.O. und Art. 30 ff. J.Ü., teils nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Diese Haftpflicht der Bahn hat die Besonderheit, daß sie durch Vertrag nicht ausgeschlossen noch auch nur beschränkt werden kann (H.G.B. § 471 Abs. 1).

Unberührt durch die Vorschriften des § 447 H.G.B. wie des § 64 Abs. 2 V.O. und Art. 15 Abs. 2 J.Ü. bleibt das Verfolgungsrecht des Absenders nach K.O. § 44. Ebenso gilt bzgl. der Möglichkeit von Arresten und einstweiligen Verfügungen dasselbe wie im Falle der Ausstellung eines Ladescheins.

Eine Verlängerung des Verfügungsrechts über den in § 433 Abs. 2 H.G.B., § 64 Abs. 4 V.O. und Art. 15 Abs. 4 J.Ü. bezeichneten Zeitpunkt tritt nie ein, selbst dann nicht, wenn der Absender noch im Besitze des Duplikats geblieben ist. Das ergibt sich schon daraus, daß das Duplikat — beschränkende — Bedeutung nur hat für die Ausübung des Verfügungsrechts, eine Wirkung auf seine Zuständigkeit dagegen nicht ausübt.

§ 8.

Entstehung des Verfügungsrechts.

I. Was die zeitliche Begrenzung des Verfügungsrechts anbetrifft, so enthalten sowohl H.G.B. § 433 Abs. 2 wie V.O. § 64 Abs. 2 und J.Ü. Art. 15 Abs. 2 genauere Vorschriften nur bzgl. seines Erlöschens. Für die Entstehung des Verfügungsrechts dagegen ist weder im Gesetz ein Zeitpunkt fixiert, noch spricht sich die Literatur eingehender darüber aus. Deshalb muß dieser Zeitpunkt, von dem ab dem Absender ein Verfügungsrecht zusteht und dem Frachtführer eine Gehorsamspflicht gegenüber dem Absender obliegt, nach allgemeinen Erwägungen und Rechtsgrundsätzen gefunden werden.

1. Das Verfügungsrecht ist ein Recht aus dem Frachtvertrage. Es setzt also in erster Linie den Abschluß eines solchen voraus.

2. Das zweite Erfordernis für das Entstehen des Verfügungsrechts ergibt sich aus dem Wesen und dem Inhalte desselben. Schon früher wurde das Verfügungsrecht bezeichnet als „die Befugnis des Absenders oder des Empfängers, dem Frachtführer bindende Weisungen bzgl. des in seinen Händen befindlichen Gutes zu erteilen". Das Verfügungsrecht wird nämlich vom Absender geltend gemacht durch Erteilung von Anweisungen an den Frachtführer. Diese bezwecken, den Frachtführer zur

Vornahme bestimmter Manipulationen mit dem Gute zu veranlassen. Solche aber kann der Absender vom Frachtführer natürlich nur dann fordern, wenn er ihn vorher in die Lage versetzt hat, diese Manipulationen mit dem Gute vorzunehmen, mit andern Worten: wenn er ihm das Gut vorher übergeben, den Besitz daran verschafft hat.

Die Entstehung des Verfügungsrechts hat also ein Doppeltes zur Voraussetzung: 1. den Abschluß eines Frachtvertrags, und 2. die Uebergabe des Guts an den Frachtführer.[1])

Das zweite Erfordernis ist in der Regel ein rein tatsächlicher Vorgang, dessen Zeitpunkt sich genau feststellen lassen wird. Werden also mehrere Güter desselben Absenders auf einmal befördert, die aber nicht auf einmal übergeben werden, so entsteht das Verfügungsrecht über jedes einzelne Stück zu einem andern, nur für das betreffende Stück geltenden Zeitpunkt. Dies gilt auch für den Fall, daß die Beförderung dieser Güter auf Grund *eines* Frachtbriefs erfolgt. Werden dagegen mehrere zusammengehörige Güter verladen, die als ein Ganzes befördert werden sollen, so wird man, wenn sich die Uebergabe der einzelnen Stücke über längere Zeit hinzieht, annehmen müssen, daß das Verfügungsrecht erst mit der Uebergabe des letzten Stücks entstehn kann, soweit es sich handelt um eine Verfügung über die Güter *im ganzen*. Der Uebergabe des Guts an den Frachtführer steht die Besitzübergabe des Guts an dessen Stellvertreter natürlich gleich. Das gleiche hat zu gelten im Falle eines Besitzerwerbs durch Einigung nach B.G.B. § 854 Abs. 2, wenn der Frachtführer in der Lage ist, die Gewalt über das Gut auszuüben. In letzterm Falle kann dieser Zeitpunkt unter Umständen allerdings bisweilen nicht genau fixierbar sein.

Die andere Voraussetzung, der Abschluß des Vertrags, bedarf dagegen eine genauere Fixierung hinsichtlich des Zeitpunkts, in dem dieser Vertrag selbst als perfekt anzusehen ist. — Der Frachtvertrag ist seinem Wesen nach ein Werkvertrag, für dessen Abschluß weder handelsrechtliche noch besondere bürgerlichrechtliche Vorschriften bestehen. Es greifen somit in Ermangelung besonderer entgegenstehender Bestimmungen die allgemeinen Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Formlosigkeit der Verträge ein. Der Frachtvertrag kommt also durch formlosen Konsens der Parteien, des Absenders und des Frachtführers, über die wesentlichen Inhaltserfordernisse des Vertrags zustande. Er wird perfekt mit der Willenseinigung der Kontrahenten über die Uebernahme der Beförderung des Guts und über die Vergütung für diesen Transport.

Der Frachtvertrag ist also kein Realkontrakt, obwohl Vertragsschluß und Uebergabe des Guts häufig gleichzeitig erfolgen und außerdem die Parteien sich dahin einigen können, daß der Vertrag erst mit der Uebergabe des Guts als abgeschlossen gelten soll. Ebensowenig ist er, trotz

---

[1]) Aehnlich bei Miete, Pacht, Leihe, Darlehn. Auch hier entsteht das Rückforderungsrecht des Gläubigers erst mit dem Abschluß des Vertrags *und* der Hingabe der Sache.

der fakultativen (H.G.B. § 426) bezw. obligatorischen (V.O. § 51; J.Ü. Art. 6) Ausstellung eines Frachtbriefs, eine Art Litteralkontrakt, obwohl die Parteien schriftlichen Abschluß des Vertrags vereinbaren können und in diesem Falle wohl auch der Frachtbrief selbst die Urkunde sein kann, durch deren Hingabe und Annahme der Vertrag perfekt wird. Vielmehr ist der Frachtvertrag im Prinzip ein Konsensualkontrakt, der Konsens selbst an keine Form gebunden. Der Vertrag kann also durch mündliche wie schriftliche Uebereinkunft, wie auch stillschweigend durch konkludente Handlungen abgeschlossen werden.

Aus vorstehendem ergibt sich, daß sich ein für alle Frachtverträge übereinstimmender Zeitpunkt des Abschlusses nicht bezeichnen läßt. Vielmehr kommt alles auf den Willen der Parteien an. In der Regel wird der Frachtvertrag allerdings perfekt mit der formlosen Willenseinigung, unter Umständen aber, wenn die Parteien es so wollen, auch erst mit der Uebergabe des Guts, schriftlicher Fixierung des Vertragsinhalts oder Uebergabe des Frachtbriefs. Auch kann der Frachtvertrag natürlich noch anderweit bedingt oder betagt sein.

Das Verfügungsrecht setzt also, wie gesagt, voraus, daß der Frachtvertrag perfekt und das zu befördernde Gut dem Frachtführer übergeben ist. Es entsteht in dem Augenblick, wo diese beiden Voraussetzungen zum ersten Male zusammentreffen. Ist also das Gut bereits im Gewahrsam des Frachtführers, so entsteht das Verfügungsrecht des Absenders mit dem Zeitpunkte, der als der Moment des Vertragsschlusses anzusehn ist. Ist der Vertrag vorher abgeschlossen, so entsteht es mit der Uebergabe des Guts. Nur in dem Falle, daß die Parteien die Perfektion des Vertrags abhängig gemacht haben von der Uebergabe des Guts, kann man sagen, daß der Abschluß des Vertrags die einzige Voraussetzung für das Verfügungsrecht sei, was aber nur scheinbar, nicht tatsächlich, eine Ausnahme von unserem obigen Satze ist.

II. Anders im Eisenbahnverkehr. Hier bestimmen V.O. § 54 Abs. 1 und J.Ü. Art. 8 Abs. 1 ausdrücklich, daß der Vertrag erst dann abgeschlossen ist, „sobald das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen ist". Hier bildet also die von uns als zweite Voraussetzung für die Entstehung des Verfügungsrechts aufgestellte Uebergabe des Guts zur Beförderung schon an und für sich einen Teil der Formalitäten des Frachtvertrags. Deshalb kann man im Eisenbahnfrachtverkehr die beiden früher genannten Erfordernisse für die Entstehung des Verfügungsrechts nicht getrennt aufstellen. Es ist im Gegenteil ganz ausgeschlossen, daß der Abschluß des Vertrags und die Uebergabe des Guts zeitlich auseinanderfallen, da eben der Vertrag nicht perfekt wird ohne die Uebergabe des Guts und vor ihr. Es genügt hier vielmehr zu sagen, daß das Verfügungsrecht mit dem bloßen Abschluß des Vertrags entsteht, da damit die andere Voraussetzung: Uebergabe des Guts, schon mit erfüllt ist.

Die Frage nach dem Zeitpunkt, wo das Verfügungsrecht entsteht, ist hier also identisch mit der Frage nach dem Zeitpunkte, wo der Fracht-

vertrag als abgeschlossen anzusehen ist. Nun läßt das Gesetz (V.O. § 54 Abs. 1; J.Ü. Art. 8 Abs. 1) den Vertrag nicht schon mit dem formlosen Konsens, sondern erst mit der hinzutretenden Uebergabe des Guts zwecks Beförderung und des Frachtbriefs zustande kommen. Das ist absolute Formvorschrift. Der Frachtvertrag der Eisenbahn — und damit das Verfügungsrecht des Absenders — setzt also voraus:

1. Den Konsens der Parteien, wie oben im gewöhnlichen Landfrachtverkehr nach Handelsrecht. Dessen Wirksamkeit für den Vertragsschluß ist jedoch abhängig gemacht von der Form der

2. Annahme des Guts, und zwar muß diese erfolgen durch die Versandstation, d. h. deren hierzu legitimierte Organe, und zwecks Beförderung, nicht etwa bloß zur Lagerung oder Aufbewahrung. — Die Wirksamkeit des Konsenses ist ferner abhängig gemacht von der Form der

3. Uebergabe des Frachtbriefs. Die bloße Annahme des Guts ohne Frachtbrief auf Grund mündlicher oder schriftlicher Vereinbarung oder anderer Urkunden genügt ebensowenig wie die bloße Uebergabe und Annahme des Frachtbriefs ohne das Gut. Dagegen ist die Aufdrückung des Tagesstempels auf den Frachtbrief kein Formerfordernis für den Abschluß des Frachtvertrags.[2]) Sie geschieht vielmehr nur „zum Zeichen der Annahme", ohne die Annahme selbst zu bedeuten. Das Unterbleiben der Abstempelung hat also für den Abschluß des Vertrags keine Bedeutung.

Der Eisenbahnfrachtvertrag ist also perfekt in dem Augenblicke, wo die unter 1. bis 3. genannten Voraussetzungen zum ersten Male zusammentreffen, also je nachdem mit dem Konsens oder — und das ist die Regel, da der Konsens meist zuerst erfolgt — mit der Uebergabe des Guts oder der Uebergabe des Frachtbriefs. In demselben Moment ist auch das Verfügungsrecht des Absenders entstanden.

§ 9.

Das Erlöschen des Verfügungsrechts.

Im Gegensatz zur Frage nach der Entstehungszeit des Verfügungsrechts ist der Moment, wo das Verfügungsrecht des Absenders „erlischt", — der Ausdruck ist nicht ganz einwandsfrei, s. u. — vom Gesetz um so genauer fixiert. Und zwar geschieht dies in durchaus übereinstimmender Weise. Sowohl H.G.B. § 433 Abs. 2 wie V.O. § 64 Abs. 4 und J.Ü. Art. 15 Abs. 4 bestimmen als Zeitpunkt des Erlöschens den Augenblick, in dem nach erfolgter Ankunft des Guts am Bestimmungsort der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von diesem nach H.G.B. § 435 bezw. V.O. § 66 oder J.Ü. Art. 16 erhobene Klage dem Frachtführer zugestellt worden ist. Es enthält nur eine geringere Klarheit im Ausdruck, nicht eine Aenderung der Sache selbst, wenn H.G.B. § 433 Abs. 2 statt von einer „Klagzustellung" (V.O. und J.Ü.) von einer

[2]) a. A. Endemann, Eisenbahn-R. S. 536, 545, 549; s. o. § 2 III, 2a.

„Klagerhebung“ spricht, da die Klage ja eben durch die Zustellung der Klagschrift erhoben wird.

Zunächst also ist negativ zu sagen, daß das Verfügungsrecht des Absenders weder durch die Ankunft des Guts am Bestimmungsort noch auch durch die Uebertragung des Eigentums am Gute auf den Empfänger erlischt. Wie die rechtlichen Beziehungen des Absenders und des Empfängers zum Gute, auch das Eigentumsverhältnis, für die Existenz des Verfügungsrechts ohne Belang sind, so sollen sie es auch für den Untergang desselben sein. — Ferner bezieht sich diese Vorschrift des § 433 Abs. 2 H.G.B., § 64 Abs. 4 V.O. und Art 15 Abs. 4 J.Ü. nicht nur auf die im Abs. 1 der genannten Stellen bezeichneten „speziellen“ Verfügungsrechte; vielmehr spricht das Gesetz ganz allgemein: „das Verfügungsrecht erlischt . . .“; das Verfügungsrecht ist aber nicht auf die „speziellen“ Verfügungen beschränkt. Selbst dann, wenn man die Worte „das Verfügungsrecht . . .“ auf die Worte „solche Verfügungen . . .“, d. h. die in Abs. 1 behandelten Verfügungen zurückbeziehn wollte, so ist doch wieder zu bedenken, daß Abs. 1 durch die Aufzählung der wichtigsten Verfügungen nur exemplifizieren, nicht aber den inhaltlichen Umfang des Verfügungsrechts begrenzen wollte. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt also zu dem angegebenen Zeitpunkte in seinem vollen Umfange. — Dagegen beziehn sich diese Vorschriften nur auf die einseitigen Verfügungen des Absenders. Soweit diese nicht einseitig, sondern vertragsmäßig sind und sich auf Ausführung der im Frachtvertrag getroffenen Vereinbarungen richten, bleiben sie auch nach dem gesetzlich bezeichneten Zeitpunkt des Erlöschens des Verfügungsrechts bei Bestand bis zur vollständigen Erfüllung und der damit verbundenen Erledigung des Frachtvertrags, soweit nicht der Empfänger seinerseits über das Gut verfügt hat. So steht dem Absender auch später noch das Recht zu, vom Frachtführer Ablieferung des Guts an den Empfänger, eventuell im Klagewege, zu fordern (vgl. B.G.B. § 335).

Der Untergang des Verfügungsrechts des Absenders hat nach dem Gesetze eine doppelte Voraussetzung,

1. eine tatsächliche: die Ankunft des Guts am Bestimmungsort, und

2. eine rechtliche: den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag. Dieser Eintritt erfolgt durch die Vornahme bestimmter formeller Akte. Diese Akte, durch deren Vornahme der Empfänger seinen Willen zum Eintritt in den Vertrag zum Ausdruck bringt, sind:

a) die Uebergabe des Frachtbriefs seitens des Frachtführers an den Empfänger, der den Frachtbrief annimmt, — die bloße Vorlegung genügt nicht — und

b) die Zustellung der Klage des Empfängers aus H.G.B. § 435, V.O. § 66, J.Ü. Art 15 an den Frachtführer.

Durch die Vornahme einer dieser Handlungen wird der Empfänger seinem Willen gemäß „dominus negotii“ und übernimmt nicht nur die Rechte, sondern auch die Pflichten aus dem Frachtvertrage.

Nicht ohne Grund erklärte schon das alte Handelsgesetzbuch die Uebergabe des Briefs und nicht, wie gleichfalls vorgeschlagen wurde, die Uebergabe des Guts für den entscheidenden Moment. Das hatte den Vorzug, daß man damit für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders einen genau bestimmbaren Zeitpunkt gewann, über dessen Eintritt oder Nichteintritt ein Zweifel so leicht nicht entstehn kann. Die Uebergabe des Guts dagegen kann sich bei umfangreichen Transporten auf längere Zeit erstrecken, wobei es dann zweifelhaft sein kann, wann für jedes einzelne Stück die Uebergabe als abgeschlossen und das Verfügungsrecht über es als erloschen anzusehen sei. Als übergeben gilt der Frachtbrief in dem Zeitpunkt, wo der Empfänger zum ersten Male in die Lage versetzt worden ist, über den Frachtbrief frei und ungehindert zu verfügen. Solange sich der Frachtbrief im Gewahrsam des Frachtführers befindet, ist dies jedoch nicht der Fall. Deshalb kann auch die Uebergabe des Frachtbriefs an eine Zoll- oder Steuerbehörde unterwegs nicht als Uebergabe gelten. Vielmehr muß sich der Frachtführer des Gewahrsams zugunsten des Empfängers entledigt haben. Sind mehrere Frachtbriefe ausgestellt, so müssen sämtliche Exemplare übergeben sein, ebenso die das Gut begleitenden oder zu ihm gehörigen Papiere und Anlagen, „die integrierende Bestandteile des Frachtbriefs bilden"; [1]) erst dann erlischt das Verfügungsrecht des Absenders. Die Uebergabe muß erfolgen an den Empfänger. Dem steht die Uebergabe an einen Vertreter oder Zessionar desselben natürlich gleich, überhaupt jede Uebergabe des Frachtbriefs seitens des Frachtführers in der Absicht, dadurch den Besitz zugunsten des Empfängers aufzugeben, also auch die an einen Rollfuhrmann oder Spediteur, wenn diese als Bevollmächtigte des Empfängers und nicht des Frachtführers auftreten, und ebenso die Uebergabe an die Zoll-, Steuer- oder Kontrollbehörde des Bestimmungsorts, nicht aber an die gleichen Behörden eines Unterwegsortes. Dagegen steht die Uebergabe des Briefs an denjenigen, für dessen Rechnung der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger tatsächlich das Gut empfangen soll, der Uebergabe an den Empfänger selbst nicht gleich, vermag also das Verfügungsrecht des Absenders nicht zum Erlöschen zu bringen. Benennt der Frachtbrief mehrere als Empfänger, die demnach in Gesamtgläubigerverhältnis zueinander stehn, so hat der Frachtführer nach § 428 B.G.B. die Wahl, an welchen der Empfänger er den Frachtbrief übergeben will; im internationalen Bahnfrachtverkehr entscheidet hierbei das Recht des Bestimmungsorts, ob die Uebergabe an einen der Empfänger genügt oder an alle zugleich geschehn muß. — Die Uebergabe kann nicht ersetzt werden durch die Aushändigung einer Faktura, eines Avisbriefs, Zollpapiers oder andern Scheins oder anderer Notifikationen, ebensowenig durch mündliche Avisierung des Guts. Dagegen ist nicht nötig, daß der Frachtbrief gerade am Bestimmungsort übergeben wird. Ein Derartiges ist in § 433 H.G.B., V.O. § 64 Abs. 4, J.Ü. Art. 15, 4 nicht vorgeschrieben und erscheint auch nicht erforderlich. Wenn nur sonst

[1]) Eger, Fr.R. II S. 121.

die Voraussetzungen dazu vorliegen, so endet das Verfügungsrecht auch durch Auslieferung des Frachtbriefs an den Empfänger an einem Unterwegsort, am Versandort oder durch Zusendung. Ist aber der Frachtbrief einmal übergeben und das Verfügungsrecht des Absenders erloschen, so lebt es später nicht etwa deshalb wieder auf, weil der Empfänger aus irgendeinem Grunde, etwa zwecks Quittierung oder Berichtigung der Fracht, den Frachtbrief dem Frachtführer noch einmal zurückgibt.

Die gleiche Bedeutung wie die Annahme des Frachtbriefs hat die Erhebung der Klage aus H.G.B. § 435, V.O. § 66, J.Ü. Art 16 seitens des Empfängers. Diese Klage muß, wenn anders sie in dieser Beziehung Bedeutung haben soll, gegen den Frachtführer, nicht gegen den Absender, erhoben werden. Worauf sie gerichtet ist, ist irrelevant. Sie mag lauten auf Uebergabe des Guts und des Frachtbriefs nach H.G.B. § 435 Satz 2, V.O. § 66 Abs. 2, J.Ü. Art 16 Abs. 2 oder nur eines von beiden, auf Schadenersatz wegen eines nach Ankunft des Guts eingetretenen Verlustes u. dgl. Jede auf Grund der genannten Vorschriften erhobene Klage des Empfängers, seines Vertreters oder Zessionars, auch eine bloße Widerklage genügt. Auch die Form der Klage, ob im ordentlichen oder summarischen Prozesse erhoben, ist ohne Belang. Ebenso muß eine Vollstreckungshandlung als ausreichend gelten. Dagegen kann eine Klage auf Vorlegung des Guts oder des Frachtbriefs nicht als Klage aus den oben genannten Paragraphen angesehen werden. Auch die bloße Streitverkündung nach C.P.O. § 72 ist bedeutungslos.

Die Klagerhebung bietet dem Empfänger die Möglichkeit, das Verfügungsrecht des Absenders auch dann aufzuheben und selbst zu erwerben, wenn der Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefs dolos verweigern oder verzögern sollte.

Die Wirkung, das Verfügungsrecht des Absenders erlöschen zu lassen, haben diese Akte — Uebergabe des Frachtbriefs und Klagerhebung — aber nur dann, wenn sie vorgenommen werden nach Ankunft des Guts am „Bestimmungs"ort oder, wie das Handelsgesetzbuch sich weniger deutlich ausdrückt, am „Ablieferungs"ort. Denn erst mit diesem Momente wird dem Empfänger der Eintritt in den zu seinen Gunsten geschlossenen Frachtvertrag eröffnet und kann er ihn durch Vornahme obiger Akte vollziehen. Dadurch wird vermieden, daß das Verfügungsrecht des Absenders durch vorzeitiges Eintreten des Empfängers in den Vertrag, etwa durch Voraussendung des Frachtbriefs oder Uebergabe desselben an einem Unterwegsort, vom Frachtführer und dem Empfänger eigenmächtig verkürzt werde. Daraus ergibt sich auch, daß die Uebergabe des Guts vor dessen Ankunft am Bestimmungsort, wenn im Vertrage nicht ausdrücklich gestattet, unzulässig ist und das Verfügungsrecht des Absenders nicht zu beeinträchtigen vermag. Entscheidend ist das tatsächliche Eintreffen des Guts. Die bloße Anzeige von der Ankunft seitens des Frachtführers ist ohne jede Bedeutung. Unterläßt der Frachtführer sie, so wird dadurch das Verfügungsrecht des Absenders nicht verlängert,

wie umgekehrt eine verfrühte, vielleicht irrtümliche Meldung vor erfolgter Ankunft des Guts das Verfügungsrecht des Absenders nicht erlöschen läßt.

Ebensowenig ist die Uebergabe des Frachtbriefs oder die Klagerhebung seitens des Empfängers vor Ankunft des Guts geeignet, das Verfügungsrecht des Absenders zum Erlöschen zu bringen. Sobald aber das Gut den Bestimmungsort erreicht, werden beide Akte nachträglich rechtswirksam und das Verfügungsrecht des Absenders erlischt. Man könnte zwar annehmen, daß dies mit dem Wortlaut des Gesetzes in Widerspruch stehe, da dieses von einer Uebergabe des Frachtbriefs „nach Ankunft des Guts" spricht. „Indes wird in Rücksicht auf den zugrunde liegenden Verkehrszweck der vorzeitigen Uebergabe des Frachtbriefs die gleiche Bedeutung beizulegen sein, wenn bis zur Ankunft des Guts der Absender sein Konterorder-Recht nicht ausgeübt hat." [2]) Das Verfügungsrecht erlicht aber erst mit der tatsächlichen Ankunft des Guts, und dies selbst dann, wenn der Absender den Frachtführer zur Auslieferung des Guts vor dessen Eintreffen am Bestimmungsort ermächtigt hatte. Jedoch kann der dadurch eintretende Verlust des Verfügungsrechts seitens des Absenders und der Erwerb desselben durch den Empfänger nicht auf den Zeitpunkt der Uebergabe des Frachtbriefs bezw. der Klagzustellung zurückbezogen werden. [3]) Keinen Unterschied macht es, ob zur Zeit der Ankunft des Guts die vereinbarte Lieferzeit noch nicht herangekommen oder vielleicht schon verstrichen ist. Mit der Ankunft des Guts erlischt das Verfügungsrecht — den Eintritt des Empfängers in den Vertrag stets vorausgesetzt — also auch dann, wenn die Lieferzeit noch nicht eingetreten ist. Umgekehrt wird auch die besonders von Eger [4]) vertretene Ansicht, das Verfügungsrecht des Absenders erlösche auch dann, wenn das Gut, weil ganz oder teilweise verloren oder verspätet, zwar am Bestimmungsort tatsächlich nicht angekommen ist, aber ordentlicherweise hätte ankommen müssen und der Frachtführer ohne das Gut am Bestimmungsort eintrifft, von der in der Literatur überwiegenden Ansicht als unzutreffend abgelehnt. Ist das Gut nur teilweise angekommen, der andere Teil aber in Verlust geraten oder aus sonstigem Grunde nicht eingetroffen, so verliert der Absender sein Verfügungsrecht nur bezüglich des wirklich angekommenen Teils, behält es aber bezüglich des noch nicht eingetroffenen. Bei Beförderung mehrerer Güterstücke ist jedes Stück besonders zu behandeln, d. h. das Verfügungsrecht erlischt nur für die wirklich angekommenen Stücke, und dies selbst dann, wenn für alle nur ein Frachtbrief ausgestellt ist. Ist das Gut aber einmal am Bestimmungsorte eingetroffen und ist der Absender seines Verfügungsrechts durch Eintritt des Empfängers in den Vertrag verlustig gegangen, so erlangt er es selbst dann nicht wieder, wenn das Gut später etwa versehentlich weiter- oder wieder zurücktransportiert wird.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt also in dem Momente, wo die genannten zwei Voraussetzungen:

[2]) Eger, Fr.R. II S. 120.
[3]) A. A. Eger, Fr.R. II S. 120, 127; J.Ü. S. 286.
[4]) Fr.R. II S. 118; B.O. S. 350; J.Ü. S. 286 u. a.

1. Die Ankunft des Guts am Bestimmungsort, und
2. die Uebergabe des Frachtbriefs an den Empfänger bezw. dessen Klagerhebung, zum ersten Male zusammentreffen. In welcher Reihenfolge diese Erfordernisse erfüllt werden, ist dabei gleichgültig.

Aus der Aufzählung dieser Erfordernisse darf jedoch nicht geschlossen werden, daß das Gesetz nicht auch noch andere Erlöschungsgründe zulassen wolle. Zweifellos erlischt das Verfügungsrecht des Absenders selbstverständlich durch Uebergabe des Guts an den Empfänger nach erfolgter Ankunft am Bestimmungsort, denn damit ist der Frachtvertrag erfüllt; er ist erledigt, und damit auch alle Rechte aus ihm, auch das Verfügungsrecht. Auch unterliegt es keinem Zweifel, daß der Frachtführer die behufs Erfüllung seiner Obliegenheiten übergebenen Güter nicht mehr zurückverlangen kann, eine anderweite Verfügung des Absenders also faktisch unmöglich ist. Diese Auslieferung des Guts aber muß, soll sie die erwähnte Wirkung haben, dem Inhalte des Frachtvertrags entsprechend am Bestimmungsorte geschehen. Vorherige Aushändigung des Guts läßt das Verfügungsrecht des Absenders unberührt. Gleichgültig ist dabei, ob ein Frachtbrief ausgestellt ist oder nicht, und im ersteren Falle wieder, ob er mit dem Gute übergeben oder vom Frachtführer zurückbehalten ist. Endlich kann natürlich auch vertragsmäßig der Zeitpunkt des Erlöschens des Verfügungsrechts abweichend geregelt werden.

Das Verfügungsrecht erlischt, auch wenn der Absender ein etwa ausgestelltes Frachtbriefduplikat oder einen Aufnahmeschein noch selbst in Händen hat (s. H.G.B. § 433 Abs. 2, V.O. § 64 Abs. 4, J.Ü. Art 15 Abs. 4).

Das Erlöschen des Verfügungsrechts ist jedoch kein vollständiges Vernichtetwerden, [5]) sondern nur eine temporäre Ausschließung des Verfügungsrechts für den Fall, daß der Empfänger von seinem durch den Eintritt in den Frachtvertrag erworbenen Rechte auf Erfüllung des Vertrags Gebrauch macht. Unterläßt er das, lehnt er beispielsweise die Annahme des Guts ab, gerät er in Annahmeverzug, wird er mit seiner Klage auf Auslieferung des Guts abgewiesen oder tritt ein sonstiges Ablieferungshindernis ein, überhaupt läßt der Empfänger dem Frachtführer erkennen, daß er von seinem Verfügungsrechte keinen Gebrauch macht, so tritt das Verfügungsrecht des Absenders, das bisher gewissermaßen nur suspendiert war, seinem ganzen Umfange nach wieder in Kraft. Der Absender ist dann nach wie vor kraft eignen Rechts befugt, gegen Erfüllung der dem Frachtführer aus dem Transport erwachsenen Kosten in jeder Weise über das Gut zu verfügen. Das ergibt sich schon aus dem Wesen des Vertrags zugunsten eines Dritten (B.G.B. § 333). Vgl. ferner H.G.B. § 437, B.Sch.G. § 52 Abs. 2 und 3, V.O. § 70 Abs. 1 und J.U. Art. 24, wo gleichfalls das Verfügungsrecht des Absenders suspendiert erscheint und bei Eintritt von Ablieferungshindernissen wieder auflebt (s. u. § 13). Daraus folgt, daß der Absender, wenn der Frachtführer die Ausführung seiner Anweisung verweigert, aus eigenem Rechte, nicht ex iure cesso oder nur als Bevollmächtigter des Empfängers klagen

[5]) So Eger, Fr.R. II S. 86, 87, 122.

kann und klagt. Der Frachtführer kann also dem Absender auch nicht ein etwaiges Pfand- oder Rückbehaltungsrecht entgegensetzen, das er gegen den Empfänger wegen anderweiter, nicht aus dem Frachtvertrag herrührender Forderungen hat.

Das Recht des Empfängers bewirkt hiernach lediglich eine von Gesetzes wegen eintretende Beschränkung, nicht den Untergang des dem Absender zustehenden Verfügungsrechts derart, daß dieses Recht fortbestehen bleibt bezw. wieder auflebt, auch nachdem der Empfänger in den Frachtvertrag bereits eingetreten ist. Anderer Ansicht sind dagegen besonders Eger[6]) und Endemann,[7]) die einen vollkommenen Untergang des absenderischen Verfügungsrechts annehmen und dem Absender ein neues Verfügungsrecht nur als Zessionar oder als Bevollmächtigten des Empfängers oder kraft besonderer ausdrücklich abweichender Vereinbarung im Frachtvertrag zusprechen. Die herrschende Ansicht sei „praktisch nicht durchführbar", „widerspreche den Bestimmungen der §§ 433 u. 435 und finde in den Protokollen keinen Anhalt".[8])

Nach dem Erlöschen des Verfügungsrechts kann der Absender neue Verfügungen, abgesehen von dem Falle des Wiederauflebens seines Verfügungsrechts, allerdings nur erteilen als Zessionar oder als Vertreter des nunmehr verfügungsberechtigten Empfängers; insoweit ist also Eger und Endemann recht zu geben.

Die im H.G.B. § 433, V.O. § 64 Abs. 4 und J.Ü. Art. 15 Abs. 4 gezogene Zeitgrenze hat im Falle der Identität des Absenders und des Empfängers praktisch selbstverständlich keine Bedeutung.

§ 10.

Grund des Erlöschens des Verfügungsrechts.

Es war oben gesagt worden, daß das „Erlöschen" des Verfügungsrechts nicht seinen Untergang bedeute, sondern nur ein Ruhen, eine Ausschließung der Ausübung des Rechts. Es läßt sich nun die Frage aufwerfen, weshalb das Gesetz das Verfügungsrecht des Absenders überhaupt, und weshalb gerade von dem angegebenen Zeitpunkt ab, suspendiert hat. Wäre es nicht das Natürlichste, das Verfügungsrecht, wie alle andern Rechte aus dem Frachtvertrage, bis zu seinem vollständigen Untergange unbeschränkt bleiben zu lassen, also bis zu dem Punkte, wo der Frachtführer dem Absender als dem andern am Vertrag Beteiligten gegenüber seine Verpflichtungen, hier wesentlich die Auslieferung des Guts an den Empfänger, erfüllt hat, der Frachtvertrag untergegangen ist und somit Rechte aus ihm, auch Verfügungsrechte, nicht mehr bestehen können.

I. Wenn das Gesetz trotzdem dem Absender die Ausübung seines Verfügungsrechts bereits vor dessen vollständigem Untergang untersagt,

[6]) Fr.R. II S. 86, 113 u. 122; V.O. S. 379 u. 380; J.Ü. S. 287.
[7]) H.R. S. 740 Anm. 16; vgl. Anschütz-Völderndorff III S. 415.
[8]) Eger, Fr.R. II S. 122.

so war dafür ausschließlich das Interesse des Empfängers maßgebend. Das Gesetz wollte diesem schon vor der Übergabe des Guts an ihn die Möglichkeit geben, über dasselbe zu verfügen. Dann aber mußte es notwendigerweise das Verfügungsrecht des Absenders ausschließen, denn welchen Wert hätte das Verfügungsrecht für den Empfänger, wenn der Absender die empfängerischen Verfügungen jederzeit durch widersprechende Verfügungen seinerseits für immer oder auf Zeit vereiteln könnte, ganz abgesehen davon, daß es auch rechtlich eine Unmöglichkeit ist, verschiedenen, teilweise im Interessegegensatz stehenden Personen gleiches Recht in bezug auf die gleiche Sache einzuräumen. Dieselben Gründe, die das Gesetz also bewogen haben, dem Empfänger bereits vor dem Untergange des absenderischen Verfügungsrechts ein eignes Verfügungsrecht zu geben, haben es auch veranlaßt, das Verfügungsrecht des Absenders zu beschränken.

Nun bildet es eine Besonderheit des Frachtvertrags vor den meisten andern Verträgen und liegt im Wesen des Vertrags zugunsten eines Dritten begründet, daß die Erfüllung des Vertrags meist nicht nur am andern Ort, sondern auch zwischen andern Personen erfolgt als sein Abschluß. Die eigentlichen und ursprünglichen Kontrahenten sind der Absender und der Frachtführer. Ist der Absender zugleich Empfänger, so unterscheidet sich das Rechtsverhältnis in nichts von dem bei andern zweiseitigen Verträgen. Ist das aber nicht der Fall, so ist der Empfänger, der allerdings unmittelbar am Vertrage nicht beteiligt ist, aber trotzdem ein mehr oder minder großes Interesse an der Erfüllung des Vertrages hat, sehr ungünstig gestellt. Er ist in keiner Weise in der Lage, seine Interessen, die das Gesetz als durchaus legale anerkennen muß, wahrzunehmen, wenn er nicht gerade mit Zustimmung der Parteien als Mitkontrahent dem Vertrage beitritt. Es ist also zweifellos ein Erfordernis der Billigkeit, wenn das Gesetz ihm durch Einräumung von Rechten, insbesondere durch die Gewährung des Verfügungsrechts und dementsprechende Anerkennung desselben gegenüber dem Absender, die Möglichkeit zur Geltendmachung seiner Interessen verschafft, auch ohne besonderen Beitritt zum Vertrag und selbst wider Willen der Parteien. Auch lautet ferner der Vertrag auf Beförderung des Guts an den Bestimmungsort und dort vorzunehmende Auslieferung an den Empfänger; der Eintritt des letzteren ist also schon bei Abschluß des Vertrags ins Auge gefaßt. Der Wille der Parteien geht dahin, daß der Empfänger das Gut erhalte, und „das Frachtgeschäft ist von vornherein auf einen Wechsel in den Subjekten der Obligation berechnet".[1]) Es liegt also in dem Willen der Kontrahenten, daß der Empfänger mit der Ankunft des Guts in den Vertrag eintreten und die Rechte aus ihm einschließlich des Verfügungsrechts erwerben solle. Ebenso erfordert es aber auch das Verkehrsbedürfnis und der wirtschaftliche Zweck des Frachtvertrags, daß der Empfänger nicht erst als Zessionar oder Vertreter des Absenders, sondern in eignem Namen die Rechte aus dem Vertrage als eigene gegen

[1]) Kuhn in Buschs Archiv Bd. 6 § 6 S. 363.

Erfüllung der inhärierenden Pflichten gegen den Frachtführer geltend machen könne, wie ja auch die tatsächlichen Erfüllungshandlungen praktisch nicht zwischen den beiden Kontrahenten, sondern zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger vorgenommen werden.

Der Zweck des Frachtvertrags, das Verkehrsbedürfnis und die Absicht der ursprünglichen Kontrahenten zielen also gleichmäßig dahin, daß der Empfänger sowohl Pflichten wie Rechte, als deren wichtigstes das Verfügungsrecht erscheint, aus dem Vertrage erwerbe. Deshalb gewährt das Gesetz dem Empfänger in dem Maße, in dem sich der Frachtvertrag seinem Ende und seiner Erfüllung zuneigt, erst geringere (H.G.B. § 434), dann umfangreichere (H.G.B. § 435, V.O. § 66 Abs. 2, J.Ü. Art. 16 Abs. 2) Rechte, zuletzt sogar das Verfügungsrecht über das Gut (H.G.B. § 435 Abs. 2, V.O. § 65 Abs. 4, J.Ü. Art. 15 Abs. 4). Dann aber mußte es das Verfügungsrecht des Absenders ausschließen, um dem Rechte des Empfängers erst eigentlichen Wert zu verleihen.

Wie diese Einräumung von Rechten, insbesondere des Verfügungsrechts, an den Empfänger juristisch zu konstruieren ist,[2]) würde im Anschluß an das Verfügungsrecht des Empfängers zu erörtern sein und fällt also aus dem Rahmen dieser Darstellung heraus.

II. Daß nun das Gesetz das Verfügungsrecht des Absenders gerade mit der Uebergabe des Frachtbriefs nach Ankunft des Guts erlöschen läßt, hat seinen Grund besonders darin, daß mit der Uebergabe des Briefs der Frachtführer in ein direktes rechtliches Verhältnis zum Empfänger tritt. Mit der Uebergabe entsteht nämlich, so war die Ansicht der Kommission, für den Frachtführer die Verpflichtung, das Gut an den Empfänger abzuliefern, mit der Annahme des Briefs für den Empfänger aber das Recht, die Ablieferung der Güter vom Frachtführer zu verlangen. Dadurch aber, daß dies erst nach Ankunft des Guts geschehen kann, soll vermieden werden, daß der Frachtführer durch Voraussendung des Frachtbriefs an den Empfänger das Verfügungsrecht des Absenders beliebig verkürzen könne.

Andererseits soll das Verfügungsrecht des Absenders auch schon mit der vom Empfänger vorgenommenen Erhebung der Klage erlöschen. Diese Bestimmung soll den umgekehrten Fall verhindern, daß der Frachtführer das Verfügungsrecht zum Nachteile des Empfängers dem Absender auf längere Zeit hinaus erhalte, indem er die Uebergabe des Frachtbriefs oder die Ablieferung des Guts an den Empfänger verweigert. Denn ohne die genannte Bestimmung würde der Absender sein Verfügungsrecht erst mit der wirklich erfolgten Uebergabe des Frachtbriefs, also eventuell erst nach Rechtskraft des den Prozeß beendigenden Urteils, verlieren. Die vom Gesetz getroffene Regelung entspricht also durchaus der Billigkeit, umsomehr, als das Verfügungsrecht des Absenders, wenn der Frachtführer seiner Verpflichtung gegenüber dem Empfänger rechtzeitig nachge-

---

[2]) s. Goldschmidt Bd. 1 Abt. 2 S. 743; vgl. auch die Aufzählung der verschiedenen Theorien in Eger, Fr.R. II S. 87 u. 88, und bei Hellwig.

kommen wäre, doch spätestens zu der Zeit, wo sich die Klagerhebung infolge der Weigerung des Frachtführers nötig machte, erloschen sein würde. Andererseits soll es aber auch nicht vor der Klagerhebung erlöschen, da nur dieser Moment hinreichend bestimmt ist. — Diese Bestimmungen sind einfach und klar und entsprechen unbestreitbar den Erfordernissen des Verkehrs.

§ 11.

Das Recht des Frachtführers, die Ausführung der Anweisung zu verweigern.

I. Es war schon früher gesagt worden, daß es im Wesen des Frachtvertrags begründet liegt, daß der Frachtführer allen Anweisungen des Absenders Folge zu leisten habe und verpflichtet sei, dieselben ohne Verzug und unverändert zur Ausführung zu bringen. Ein Recht zur Weigerung war ihm nur in dem Falle zugesprochen worden, daß seine kontraktliche Lage dadurch erschwert, insbesondere seine Rechte beeinträchtigt, seine Pflichten erhöht würden.

Es ist nur ein besonderer Unterfall dieses Weigerungsgrundes, den V.O. § 65 Abs. 5 und J.Ü. Art. 15 Abs. 5 nennen; denn eine Erschwerung der kontraktlichen Stellung der Bahn wird zweifellos eintreten, wenn ihr regelmäßiger Transportverkehr durch die Befolgung der Anweisung gestört würde. Denn nicht nur, daß eine Störung des Transportverkehrs ihr die Erfüllung anderweiter, gegenüber andern Absendern eingegangener Verpflichtungen erschweren oder gar unmöglich machen und sonstige Nachteile nach sich ziehen würde, da dieser Grund auch andere Frachtführer zur Nichtausführung der Anweisung berechtigt. Bei der Bahn aber kommt zu dem speziellen Interesse der Bahn selbst noch das öffentliche Interesse an einem raschen, ungestörten Bahnverkehr hinzu.

Wann eine Anweisung geeignet ist, den Transportverkehr zu hindern, kommt ganz auf den Einzelfall an. Regelmäßig wird dies der Fall sein bei Anweisungen, die eine Unterbrechung oder Verzögerung des regelmäßigen Zugverkehrs oder eine Verzögerung im Transport anderer Güter verursachen würden, also etwa Aussuchen einzelner Güter aus Massentransporten, Ausrangierung einzelner Wagen aus fertigen, in Betrieb befindlichen Zügen usw. Erteilt der Absender eine solche verkehrsstörende Anweisung, so ist die Bahn berechtigt, die Ausführung nicht nur überhaupt zu verweigern, sondern auch sie zu verzögern oder auch zum Teil in der beantragten, zum Teil in veränderter Weise vorzunehmen.

Jedoch wird man der Bahn, wie überhaupt jedem Frachtführer in ähnlichen Fällen, auch aus andern Gründen das Recht zur Weigerung geben müssen, so im Falle eines Kriegs bei umfangreicher Beförderung von Militär und Kriegsbedarf, bei höherer Gewalt, Mangel an Betriebs-

mitteln und rollendem Material u. dgl. m. Insbesondere bleiben natürlich die Weigerungsgründe des bürgerlichen Rechts durchaus unberührt (vgl. B.G.B. §§ 320 Abs. 1, 321 u. a.).

Ein absolutes Weigerungsrecht hat die Bahn gegenüber allen Anweisungen wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie nachträglicher Frankierung, deren Ausführung ganz dem Ermessen der Bahn anheimgestellt ist (vgl. V.O. § 64 Abs. 1 und Pariser Zusatzübereinkommen zum J.Ü.). Diese Freiheit ist der Bahn vornehmlich deshalb gegeben, weil die Befolgung dieser Anweisungen mit besonderen Schwierigkeiten und Komplikationen verknüpft sein kann. Sind diese Anweisungen aber von der Bahn einmal zur Ausführung zugelassen, so kann eine spätere Verweigerung derselben nur aus den in V.O. § 64 Abs. 5 und J.Ü. Art. 15 Abs. 5 genannten Gründen erfolgen.

Ebenso kann der Frachtführer eine Anweisung, die gerichtet ist auf Rückgabe des Guts oder Auslieferung an einen andern, stets unausgeführt lassen, wenn ihm an dem Gute ein Pfand- oder Retentionsrecht zusteht.

Dagegen darf der Frachtführer einen Weigerungsgrund nicht aus dem Rechtsverhältnis zwischen dem Absender und dem Empfänger ableiten. Dieses ist für das Verfügungsrecht des Absenders ohne jede Bedeutung, und dem Frachtführer steht daher auch nicht das Recht zu, zu prüfen, ob der Absender auf Grund seiner rechtlichen Beziehungen zum Empfänger zur Erteilung der betreffenden Anweisung berechtigt ist, oder ob nicht vielmehr dadurch ein Recht des Empfängers gegenüber dem Absender verletzt werde. Dies würde etwa der Fall sein, wenn der Absender sich dem Empfänger zur Unterlassung jeder Verfügung verpflichtet hätte, oder das Eigentum am Gute schon auf den Empfänger übergegangen wäre. Selbst wenn der Frachtführer das Widerrechtliche der absenderischen Verfügung deutlich erkannt hätte, muß er der Anweisung nachkommen. Keinesfalls darf er deswegen die Ausführung derselben ablehnen.

Auch eine dem Empfänger gegenüber ohne Ermächtigung des Absenders auf eigene Initiative hin eingegangene Verpflichtung des Frachtführers zur Befolgung von dessen Anweisungen, etwa zur Auslieferung des Guts, berechtigt den Frachtführer natürlich nicht, eine entgegenstehende Anweisung des Absenders unausgeführt zu lassen. Vielmehr geht das Verfügungsrecht des Absenders vor, und der Empfänger hat in diesem Falle dem Frachtführer gegenüber nur einen eventuellen Schadenersatzanspruch.

Mehrkosten, die sich durch die Ausführung der Anweisung nötig machen, berechtigen den Frachtführer nicht, die Ausführung zu verweigern.

II. Beachtet der Frachtführer die Anweisung des Absenders nicht, weigert er sich zu Unrecht, ihnen nachzukommen, oder führt er sie unberechtigt in abweichender Weise aus, so wird er dadurch schadenersatzpflichtig. Zwar ist diese Schadenersatzpflicht im Gesetz nicht mit der

gleichen Bestimmtheit zum Ausdruck gebracht, wie es im Falle der Nichtbeachtung der Anweisung des Empfängers geschehen ist. Dies darf uns jedoch nicht argumento e contrario zu dem Irrtume verleiten, daß der Frachtführer dem Absender gegenüber nicht in gleicher Weise haftpflichtig sei, wie im selben Falle gegenüber dem Empfänger. Es spricht nämlich sowohl die ratio legis wie die sonstige Kongruenz der beiden korrespondierenden Absätze des § 433 H.G.B. dafür, daß die Bestimmung des Abs. 2 Halbs. 2 auch für den Abs. 1 zu ergänzen ist, und daß der Frachtführer für eine unbegründete Weigerung dem Absender in gleicher Weise haftbar ist, wie später dem Empfänger.

Der Umfang dieser Ersatzpflicht ist jedoch bestritten. Er berechnet sich nach den allgemeinen, für den Frachtführer geltenden Vorschriften, nämlich im Falle eines gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Guts nach H.G.B. § 430, V.O. §§ 80 ff., J.Ü. Art. 34 ff., im Falle versäumter Lieferfrist nach H.G.B § 463, V.O. §§ 87, 88, J.Ü. Art. 40—42, im Falle sonstigen Schadens nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts (B.G.B. §§ 249 ff.), und beschränkt sich in letzterem Falle insbesondere nicht auf den Ersatz des positiven Schadens, sondern erstreckt sich auch auf den entgangenen Gewinn (B.G.B § 252), ein Grundsatz, den Eger[1]) mit Rücksicht auf die allgemeine und unbeschränkte Fassung der Worte „für das Gut verhaftet" für alle Fälle gelten lassen will.

§ 12.

Die Pflicht des Frachtführers zur Einholung von Anweisungen beim Absender.

Unter Umständen geht die Pflicht des Frachtführers über die bloße Ausführung erteilter Anweisungen hinaus und erstreckt sich sogar auf die selbständige Einholung solcher Anweisungen. Zwar werden auch sonst häufig Fälle vorkommen, in denen der Frachtführer sich bei Anwendung der „Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers" veranlaßt sehen wird, den Absender um neue Anweisungen anzugehen, aber eine besondere gesetzliche Verpflichtung dazu besteht für ihn nicht. In zwei Fällen aber hat das Gesetz ausdrücklich eine solche statuiert, nämlich in dem Falle des Eintritts von Transport- und von Ablieferungshindernissen.

1. Bzgl. des Eintritts von Transporthindernissen gilt dies jedoch nur für die Eisenbahn — wenigstens spricht weder H.G.B. (§ 428 Abs. 2) noch B.Sch.G. (§ 72) von einer solchen Pflicht des Frachtführers — hier aber sowohl im internen wie im internationalen Bahnverkehr. Bei beiden besteht die Bestimmung, daß der Frachtführer den Absender um anderweite Verfügungen zu ersuchen habe (V.O. § 65 Abs. 1, J.Ü. Art. 18

[1]) Fr.R. II S. 131.

Abs. 1). Aber bezüglich der Voraussetzungen dieser Pflicht weichen die genannten Gesetze voneinander ab.

Uebereinstimmend stellen V.O. wie J.Ü zwei Voraussetzungen für die erwähnte Pflicht auf:

a) eine Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Eisenbahntransports, und

b) einen gewissen Mangel des Verschuldens in der Verursachung dieser Verhinderung.

Nach der V.O. aber darf diese Verhinderung nur eine „zeitweilige" sein. Ist sie eine dauernde, so findet § 65 Abs. 1 keine Anwendung. Wenn das Gesetz eine „zeitweilige" Verhinderung voraussetzt, so meint es damit eine zwar wesentliche, aber immerhin zeitlich absehbare, den Antritt bezw. die Fortsetzung des Transports nicht für immer ausschließende Verhinderung, eine Verzögernng, d. h. eine solche Verhinderung, die weder so unbedeutend ist, daß sie für den Verkehr nicht ins Gewicht fällt, noch andererseits so schwerwiegend, daß sie den Umständen nach einer Vereitelung des Transports und somit einer Unmöglichkeit der Erfüllung gleichkommt.[1]) Dagegen geht J.Ü viel weiter, indem es im Gegensatz zur V.O. keinen Unterschied zwischen zeitweiliger und dauernder Verhinderung des Transports macht. Es legt also dem Frachtführer auch dann die Pflicht zur Einholung anderweiter Dispositionen auf, wenn der Transport dauernd verhindert, d. h. unausführbar geworden ist.

Die andere Voraussetzung bezieht sich auf die Ursache. Diesbezüglich fordert V.O. negativ, daß diese Verhinderung geschehen ist „ohne Verschulden des Absenders". Durch welche Ursachen sie sonst hervorgerufen ist, ist im innern deutschen Verkehr also unwesentlich, ausgeschlossen ist nur der Fall, daß sie entstanden ist durch das Verschulden des Absenders, allein oder im Zusammenwirken mit anderen Ursachen. Nach J.Ü. aber muß die Verhinderung erfolgt sein „durch Zufall oder höhere Gewalt". Während also J.Ü. bzgl. des ersten Erfordernisses erheblich weiter geht als die V.O., enthält es dieser gegenüber bzgl. des zweiten Erfordernisses eine wesentliche Einschränkung.

c) Dagegen stellt das J.Ü. in Art. 18 Abs. 1 noch als dritte Voraussetzung auf, daß der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden kann.

Treffen diese zwei (V.O.) bezw. drei (J.Ü.) Voraussetzungen zusammen, so entsteht für die Bahn die Pflicht, den Absender davon zu benachrichtigen und um anderweite Anweisung zu bitten. Diese Pflicht besteht aber dann nicht, wenn die Verhinderung nicht den Antritt, sondern die Fortsetzung des Transports betrifft und der Weitertransport auf einem andern Wege stattfinden kann. In diesem Falle gibt V.O. § 64 Abs. 3 der Bahn die Wahl, ob sie das Gut auf diesem andern Wege dem Bestimmungsort

---

[1]) A. A. Endemann, Eisenbahn-R. S. 593; Thöl III § 21, die eine Unterscheidung von erheblicher und geringfügiger Verzögerung als im Gesetz nicht begründet verwerfen. Doch wird man wohl einer Verzögerung, die tatsächlich keine Bedeutung hat, auch rechtliche Bedeutung absprechen müssen.

zuführen oder den Absender um weitere Dispositionen ersuchen will. Das gleiche Wahlrecht hat die Bahn im internationalen Verkehr nach J.Ü. Art. 18 Abs. 3 unter der weitern Voraussetzung, daß der Fall einer Betriebsstörung, nicht aber einer andersgearteten Verhinderung des Transports vorliegt.

Indem aber das Gesetz die Bahn zur Einholung anderweiter Anweisungen verpflichtet, hat es damit natürlich auch dem Absender das Recht gewährt, in den genannten Verhinderungsfällen auch wirklich Anweisungen zu erteilen, ohne Unterschied, ob dies im Einzelfalle nach dem betreffenden Landesrecht zulässig ist. Und zwar kann der Absender mangels einer Einschränkung das Verfügungsrecht in seinem vollen Umfange ausüben. Er kann also jede, die rechtliche Stellung des Frachtführers nicht beeinträchtigende Anweisung erteilen, soweit sie nur sonst zugelassen ist. Ja das Gesetz geht noch weiter. War das Verfügungsrecht bisher etwa durch Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder eines Aufnahmescheines beschränkt, so wird es jetzt wieder ein fast unbeschränktes. Die Wirksamkeit der Anweisung ist jetzt nicht mehr an die Vorlegung dieser Urkunden gebunden. Wenn nur sonst die Formvorschriften der V.O. § 64 und des J.Ü. Art. 15 gewahrt sind, so sind sie für die Bahn auch ohne die Vorlegung dieser Urkunden verbindlich. Nur ausnahmsweise ist der Besitz des Frachtbriefduplikats bezw. Aufnahmescheins erforderlich, dann nämlich, wenn der Absender die Person des Empfängers oder den Bestimmungsort abändern will (s. V.O. § 65 Abs. 4, J.Ü. Art. 18 Abs. 4). Daraus folgt auch, daß der Absender auch für die Ausübung des Rücktrittsrechts oder des Verfügungsrechts auf Rückgabe des Guts das Duplikat benötigt, da beide eine Aenderung der Person des Empfängers — nach dem Rücktritt sowie bei Anweisung auf Rückgabe gilt der Absender als Empfänger — bewirken.

2. Tritt dagegen ein Ablieferungshindernis ein, so sind alle Frachtführer, nicht nur die Bahn, zur Einholung weiterer Dispositionen des Absenders verpflichtet (s. H.G.B. § 437, B.Sch.G. § 52 Abs. 2, V.O. § 70 Abs. 1, J.Ü. Art. 24). Welcher Art dieses Hindernis ist, auf welchem Grunde es beruht, ob es verschuldet ist oder nicht, jedes Hindernis genügt. Ebenso unwesentlich ist, ob das Hindernis zeitweilig oder dauernd ist, ob es vor oder nach Ankunft des Guts eintritt.

„Ablieferungshindernisse" sind alle Umstände, die der Auslieferung des Guts und des Frachtbriefs an den Empfänger am Bestimmungsorte entgegenstehen. Während Transporthindernisse also die Hindernisse am Abgangs- oder Unterwegsort sind, sind Ablieferungshindernisse solche am Bestimmungsorte. Als besonders wichtig zählt das Gesetz auf: Nichtermittelung des Empfängers, Verweigerung der Annahme sowie Annahmeverzug (V.O. § 70 Abs. 1, J.Ü. Art. 24, H.G.B. § 437, B.Sch.G. § 52). Auch ein etwaiger Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts würde als Ablieferungshindernis zu gelten haben.

Das Ansuchen um weitere Dispositionen muß an den Absender gerichtet werden ohne Rücksicht darauf, ob er einen eventuellen Ladeschein,

ein Frachtbriefduplikat oder einen Aufnahmeschein noch besitzt. Jedoch gilt hier der Satz nicht, daß der Absender bei Erteilung seiner Anweisung das Frachtbriefduplikat vorzulegen bezw. den Ladeschein zurückzugeben nicht brauche. Vielmehr kann der Absender Verfügungen treffen nur, wenn er im Besitz dieser Papiere ist. Auch ist im Bahnverkehr der Absender durchaus an die Formvorschriften der V.O. § 54, des J.Ü. Art. 15 gebunden.

Jedoch trifft das J.Ü. Art. 24 Bestimmung nur dahin, daß die Bahn den Absender von dem Ablieferungshindernisse in Kenntnis zu setzen habe, und überläßt das übrige der Regelung durch die Rechte der einzelnen Vertragsstaaten. Darnach wird das oben vom internen Eisenbahnfrachtverkehr Gesagte in Deutschland auch für den internationalen zu gelten haben. Jedoch ist zu beachten, daß für die Form der erteilten Anweisungen in erster Linie die Vorschriften des Art. 15 J.Ü. in Anwendung zu kommen haben. Da sich diese Vorschriften über die Form bezw. über die Vorlegung des Duplikats aber mit den für den internen Verkehr gegebenen durchaus decken, so werden sich die Verfügungen, die nach J.Ü. erteilt werden, von den nach V.O. erteilten in der Form wie im Inhalt nicht unterscheiden.

Natürlich kann auch hier die Rückgabe des Ladescheins sowie die Vorlegung des Frachtbriefduplikats bezw. des Aufnahmescheins durch die Zustimmung des Ladescheinberechtigten bezw. Duplikats- oder Aufnahmescheininhabers oder durch ein diese Zustimmung ersetzendes Urteil nach C.P.O. § 894 ersetzt werden.

Dagegen ist die Einholung von Dispositionen des Absenders seitens des Frachtführers dann überall nicht nötig, wenn sie „den Umständen nach untunlich" erscheint (vgl. H.G.B. § 437, B.Sch.G. § 52, V.O. § 70 Abs. 2, J.Ü. Art. 24 Abs. 2 in Verbindung mit V.O. § 70 Abs. 2). Wann die Einholung von Anweisungen untunlich ist, ist im Einzelfall verschieden.

3. Die im vorstehenden festgestellte Pflicht des Frachtführers zur Benachrichtigung und Einholung neuer Dispositionen besteht aber nur dem Absender gegenüber, nicht auch gegenüber dem Besitzer des Papiers oder den durch den Schein legitimierten Empfänger. Und zwar muß der Frachtführer den Absender selbst dann angehen, wenn dieser sein Verfügungsrecht schon verloren hatte, also auch nach dem in H.G.B. § 433 Abs. 2, V.O. § 64 Abs. 4, J.Ü. Art. 15 Abs. 4 bezeichneten Zeitpunkte. Ein Unterschied, wie ihn H.G.B § 440 Abs. 4 macht, daß etwa der Absender nur dann zu benachrichtigen sei, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln sei oder die Annahme des Guts verweigere, darf hier nicht gemacht werden.[2]) Hat der Absender schon Kenntnis von dem Hindernis, so hat sich zwar eine besondere Benachrichtigung erledigt, doch bedarf es auch in diesem Falle der Einholnng anderweiter Dispositionen.

---

[2]) A. A. Lehmann und Ring für den Fall, daß das Verfügungsrecht des Absenders schon „erloschen" ist (§ 437 Anm. 7).

Erteilt der Absender Anweisungen, die das Verfügungsrecht des Empfängers, falls diesem bereits ein solches zusteht, nicht beeinträchtigen, so hat sie der Frachtführer unbedingt zu befolgen. Erteilt er dagegen Anweisungen, die das Verfügungsrecht des Empfängers beeinträchtigen, so liegt für den Frachtführer Unausführbarkeit derselben vor. Dem Absender bleibt es dann überlassen, die Zustimmung des Empfängers zu der Anweisung beizubringen.

§ 13.

Der Ersatzanspruch des Frachtführers wegen nachträglicher Anweisungen.

Es war schon oben darauf hingewiesen worden, daß entstehende Mehrkosten den Frachtführer nicht berechtigen, die Ausführung der Anweisung zu verweigern. Es wird im Gegenteil die Regel sein, daß durch diese Verfügungen des Absenders dem Frachtführer höhere Ausgaben verursacht werden. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß, wenn der Frachtführer diesen Anweisungen nachkommt, die dadurch notwendig gewordenen Mehrkosten dem Absender zur Last fallen und von diesem dem Frachtführer zu erstatten sind. Dies ergibt sich schon aus allgemeinen Rechtsprinzipien und entspricht dem Grundsatze, daß die rechtliche Lage des Frachtführers durch die Anweisung nicht verschlechtert werden darf, ist aber zur Vermeidung von Zweifeln in H.G.B. § 433 Abs. 1 S. 2 (vgl. B.Sch.G. § 26), V.O. § 64 Abs. 8, J.Ü. Art. 15 Abs. 8 ausdrücklich vorgeschrieben. Gleichgültig ist es dabei, ob die die Mehrkosten verursachende Anweisung des Absenders ursprünglich oder erst später nach Wiederaufleben des Verfügungsrechts oder auf Grund der Benachrichtigung und Dispositionseinholung des Frachtführers erteilt worden ist.

Daß auch unter den in V.O. § 64 Abs. 8 und J.Ü. Art. 15 Abs. 8 genannten „Kosten" nur die — wie H.G.B. § 433 Abs. 1 sich deutlicher ausdrückt — *Mehrkosten* zu verstehen sind, ist als selbstverständlich anzusehen. Mehrkosten aber sind die Kosten, die im Vergleich zu den ursprünglichen Kosten *mehr* entstanden sind, also die Differenz zwischen diesen und den durch die Ausführung der Anweisung erhöhten neuen Kosten. Andernfalls würde sich ja der Frachtführer auf Kosten des Absenders bereichern.

Für diese seine Ersatzforderung gegen den Absender hat der Frachtführer ein Pfandrecht nach H.G.B. § 440 Abs. 1 (B.Sch.G. § 26), J.Ü. Art. 20. Deshalb ist er auch nur berechtigt, die *entstandenen* Kosten erstattet zu verlangen, nicht aber, vorherigen Ersatz der künftigen Aufwendungen zu fordern und event. andernfalls die Ausführung zu verweigern. Dies folgt für den Eisenbahnverkehr schon aus einer analogen Anwendung der Bestimmungen in V.O. § 61 Abs. 2 und J.Ü. Art. 12 Abs. 2. Ist jedoch der Frachtführer für die Aufwendungen durch den Wert des Guts nicht gedeckt, oder ist das Gut schnellem Verderb aus-

gesetzt, so wird man ihm das Recht zusprechen müssen, daß er der Anweisung nur gegen vorherige Sicherheitsleistung bezw. vorherige Zahlung der Mehrkosten zu entsprechen brauche.

Diese Pflicht auf Erstattung der Mehrkosten liegt aber dem Absender natürlich dann nicht ob, wenn der Frachtführer selbst durch sein Verschulden die anderweite Verfügung des Absenders veranlaßt hat. Auch dies folgt aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, ist aber in V.O. § 64 Abs. 8 und J.Ü. Art. 15 Abs. 8 nochmals bestimmt, in H.G.B. § 433 Abs. 1 S. 2 aber, offenbar weil selbstverständlich, nicht aufgenommen worden.

Verfügt dagegen der Absender die Rückgabe des Guts, so liegt darin ein Rücktritt vom Vertrage. In diesem Falle muß der Absender die volle Fracht zahlen (vgl. B.G.B. § 649), nicht nur dann, wenn das Gut schon unterwegs ist, sondern selbst dann, wenn es noch am Versandort liegt. Im internen deutschen Bahnverkehr — nicht aber im internationalen — gewähren die Bahnen allerdings tarifmäßig einen verhältnismäßigen Nachlaß an der Fracht, aber ohne gesetzlich dazu verpflichtet zu sein. Eine gesetzliche Ermäßigung der Fracht wie im Seerecht auf die Hälfte (H.G.B. § 580), oder auf zwei Dritteile (H.G.B. § 583), sogen. Fautfracht, oder wie im Binnenschiffahrtsverkehr auf ein Dritteil (B.Sch.G. §§ 34, 36), ist hier nicht anerkannt. Jedoch muß sich der Frachtführer „dasjenige anrechnen lassen, was er infolg der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterläßt“ (vgl. B.G.B. § 649 S. 2 Halbs. 2).

Dagegen braucht der Absender nicht die volle Fracht zu zahlen, wenn sein Rücktritt veranlaßt wurde durch „zeitweilige Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Transports ohne sein Verschulden“ (vgl. H.G.B. § 428 Abs. 2, V.O. § 65 Abs. 1 und 2), oder durch „Verhinderung durch höhere Gewalt oder Zufall“ (vgl. J.Ü. Art. 18 Abs. 1 und 2). In diesem Falle braucht der Absender dem Frachtführer, wenn diesen kein Verschulden trifft, nur die Kosten der Vorbereitung des Transports und der Wiederausladung sowie einen dem zurückgelegten Transportweg entsprechenden Teil der Fracht zu zahlen.

§ 14.

Der Grund des Verfügungsrechts des Absenders.

Das Recht des Absenders, über das Gut auch während des Transports zu verfügen, und die Pflicht des Frachtführers, den Anweisungen des Absenders Folge zu geben, ist nicht etwa eine Folge der Tatsache, daß der Absender mittelbarer Besitzer des Guts durch Vermittelung des Frachtführers als unmittelbarem Besitzer ist. Es ist allerdings außer Zweifel, daß der Absender mittelbarer Besitzer ist und bis zur Aus-

lieferung des Guts an den Empfänger auch bleibt. Denn daß der Frachtführer nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort nach H.G.B. § 435, V.O. § 66 Abs. 2, J.Ü. Art 16 Abs. 2 dem Empfänger das Gut herauszugeben verpflichtet ist, macht diesen noch nicht zum mittelbaren Besitzer, da die Herausgabepflicht des Frachtführers dem Empfänger gegenüber nur Folge und nicht, wie dem Absender gegenüber, Grund seines Besitzes ist. Auch das Reichsgericht [1]) hat anerkannt, daß mittelbarer Besitz des Empfängers nicht vorliegt. Vielmehr ist nach wie vor der Absender der mittelbare Besitzer, nur daß jetzt nach Ankunft des Guts nicht bloß er ein Recht auf Auslieferung des Guts an den Empfänger, sondern auch dieser selbst ein eignes, selbständiges Recht auf Auslieferung an sich selbst hat (H.G.B. § 435, V.O. § 66 Abs. 2, J.Ü. Art. 16 Abs. 2). Ebensowenig geht der mittelbare Besitz des Guts durch die Uebergabe des Frachtbriefs auf den Empfänger über, es müßten denn besondere Fälle, etwa ein Verwahrungsvertrag, vorliegen.

Den mittelbaren Besitz verliert der Absender also erst mit der Uebergabe des Guts an den Empfänger, dagegen erlischt sein Verfügungsrecht bereits mit der Uebergabe des Frachtbriefs nach Ankunft des Guts am Bestimmungsort bezw. mit der Klagerhebung (H.G.B. § 433 Abs. 2, V.O. § 64 Abs. 4, J.Ü. Art. 15 Abs. 4); von diesem Zeitpunkt ab hat der Absender also mittelbaren Besitz ohne Verfügungsrecht. Umgekehrt hat der Empfänger von diesem Zeitpunkt ab das Verfügungsrecht ohne den mittelbaren Besitz. Beide Tatsachen, die im Grunde eine einzige bedeuten, beweisen, daß das Verfügungsrecht und der mittelbare Besitz nichts miteinander zu tun haben. Also kann auch jenes nicht eine Folge von diesem sein.

Noch viel weniger ist das Verfügungsrecht eine Folge eines etwaigen Eigentums des Absenders am Gut. Vielmehr ist das rechtliche Verhältnis zwischen Absender und Empfänger und die rechtliche Stellung beider zum Gute, insbesondere die Eigentumsfrage, ohne jede Bedeutung für die rechtliche Natur des Frachtvertrags und für die aus ihm resultierenden Rechte, und schon früher war gesagt, daß die rechtlichen Beziehungen der Beteiligten zum Gute für das Verfügungsrecht des Absenders so wenig relevieren, daß der Frachtführer die Anweisungen des Absenders selbst dann auszuführen habe, wenn er weiß, daß dadurch die Rechte des Empfängers verletzt werden.

Alles das ist anerkannt vom Reichsgericht [1]):

„An den Besitzverhältnissen und an dem Verhältnisse des Absenders zum Frachtgute selbst sowie an den Rechten, die ihm dem Empfänger gegenüber in Ansehung dieses Frachtguts zustehen, wurde durch die Vorschrift der Art. 402, 405 [2]) nichts geändert."

Das Verfügungsrecht des Absenders ist vielmehr nur eine Folge der Stellung, die der Frachtführer als Mittelsperson zwischen dem Ab-

[1]) R.G. Bd. 27 S. 85 ff., vgl. Bd. 11 S. 327, Bd. 2 S. 258, Bd. 22 S. 68 und S. 330.

[2]) u. H.G.B. §§ 433, 435.

sender und dem Empfänger einnimmt. Der Frachtführer hat nur eine Pflicht, aber kein Recht, das Gut an den Bestimmungsort zu transportieren; er hat kein Recht, auf der usführung des Transports wider den Willen des Absenders zu bestehen, und seine Befugnis geht nicht weiter, als daß ihm die vereinbarte Gegenleistung nicht entzogen oder verkümmert werde. Der Transportvertrag ist vielmehr, soweit das Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer in Betracht kommt, ausschließlich im Interesse des Absenders geschlossen, denn er allein ist daran interessiert, ob überhaupt und wie das Gut auch nach Abschluß des Vertrags an den Bestimmungsort befördert werden soll. Es muß ihm daher zur Wahrnehmung seiner vom Gesetz als berechtigt anzuerkennenden Interessen ein Verfügungsrecht so weit gewährt und gelassen werden, daß er die Möglichkeit hat, auch nach Abschluß des Vertrags und nach Beginn, ja z. T. sogar noch gewisse Zeit nach Beendigung des Transports zu seinen Gunsten auf das Gut einzuwirken. Auch sind ja Kautelen gegen den Mißbrauch des Verfügungsrechts seitens des Absenders gegeben, indem der Frachtführer alle durch solche Anweisungen entstandenen Mehrkosten erstattet erhält und gegen eine Verkümmerung seiner rechtlichen Stellung, mögen sie in einer Beeinträchtigung seiner Rechte oder einer Erschwerung seiner Pflichten bestehen, durch sein Recht zur Weigerung der Ausführung der Anweisung hinreichend geschützt ist.

So ist das Verfügungsrecht des Absenders lediglich eine Konsequenz aus der rechtlichen uud wirtschaftlichen Natur des Frachtvertrags.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.